

ЗВІТ

Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України з питань перевірки та оцінки стану акціонерного товариства "Українська залізниця", розслідування фактів можливої бездіяльності, порушення законодавства України органами управління зазначеного підприємства, що призвели до значного погіршення технічного стану підприємства та основних виробничих показників

Постановою Верховної Ради України № 1141-IX від 27 січня 2021р. утворено Тимчасову слідчу комісію Верховної Ради України з питань перевірки та оцінки стану акціонерного товариства "Українська залізниця", розслідування фактів можливої бездіяльності, порушення законодавства України органами управління зазначеного підприємства, що призвели до значного погіршення технічного стану підприємства та основних виробничих показників (далі – Тимчасова слідча комісія).

Основними завданнями Тимчасової слідчої комісії визначено:

1) проведення перевірки та оцінки стану акціонерного товариства "Українська залізниця";

2) перевірка фактів щодо можливої бездіяльності, порушення законодавства України правлінням та наглядовою радою акціонерного товариства "Українська залізниця", що призвели до значного погіршення технічного стану підприємства та основних виробничих показників, а також дотримання Закону України "Про публічні закупівлі" та порядку проведення закупівель товарів, робіт і послуг, необхідних для виконання заходів, спрямованих на запобігання виникненню і поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19);

3) перевірка виконання заходів з реформування підприємства відповідно до затвердженого стратегічного плану розвитку, відповідність документів нормам Закону України "Про оплату праці" та дотримання умов колективного договору;

4) перевірка раціональності використання державного майна;

5) перевірка фахової відповідності членів правління та наглядової ради акціонерного товариства "Українська залізниця", долучених до процесів управління акціонерним товариством "Українська залізниця", на підставі вимог законодавства;

6) здійснення на період діяльності Тимчасової слідчої комісії контролю за виконанням заходів з реформування та підтримання належної операційної діяльності акціонерного товариства "Українська залізниця".

Головою Тимчасової слідчої комісії обрано народного депутата України Гришину Юлію Миколаївну (депутатська фракція ПОЛІТИЧНОЇ ПАРТІЇ

"СЛУГА НАРОДУ"), заступником голови Тимчасової слідчої комісії - народного депутата України Христенка Федора Володимировича (депутатська фракція Політичної партії "ОПОЗИЦІЙНА ПЛАТФОРМА - ЗА ЖИТТЯ").

До складу Тимчасової слідчої комісії обрано таких народних депутатів України: Арсенюка Олега Олексійовича (депутатська фракція ПОЛІТИЧНОЇ ПАРТІЇ "СЛУГА НАРОДУ"); Бондарева Костянтина Анатолійовича (фракція політичної партії Всеукраїнське об'єднання "Батьківщина"); Іванова Володимира Ілліча (депутатська фракція ПОЛІТИЧНОЇ ПАРТІЇ "СЛУГА НАРОДУ"); Колебошина Сергія Валерійовича (депутатська фракція ПОЛІТИЧНОЇ ПАРТІЇ "СЛУГА НАРОДУ"); Колихаєва Ігоря Вікторовича (група "Партія "За майбутнє") - повноваження народного депутата Колихаєва І.В. достроково припинено згідно з Постановою ВР № 1371-ІХ від 30.03.2021; Колуха Валерія Вікторовича (депутатська фракція ПОЛІТИЧНОЇ ПАРТІЇ "СЛУГА НАРОДУ"); Кузнецова Олексія Олександровича (депутатська фракція ПОЛІТИЧНОЇ ПАРТІЇ "СЛУГА НАРОДУ"); Мурдія Ігоря Юрійовича (депутатська фракція ПОЛІТИЧНОЇ ПАРТІЇ "СЛУГА НАРОДУ"); Пивоварова Євгена Павловича (депутатська фракція ПОЛІТИЧНОЇ ПАРТІЇ "СЛУГА НАРОДУ"); Сухова Олександра Сергійовича (група "ДОВІРА"); Якименка Павла Віталійовича (депутатська фракція ПОЛІТИЧНОЇ ПАРТІЇ "СЛУГА НАРОДУ").

Відповідно до законодавства України залізничний транспорт призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень.

Це призначення, повною мірою, останнім часом не виконується. Залізничний транспорт, частка якого (без врахування трубопровідного) складає 75% вантажообігу та 30% пасажирообігу, системно втрачає свої перевізні здатності та прискорено деградує, що несе реальну загрозу національній економіці, соціальній стабільності та обороноздатності держави.

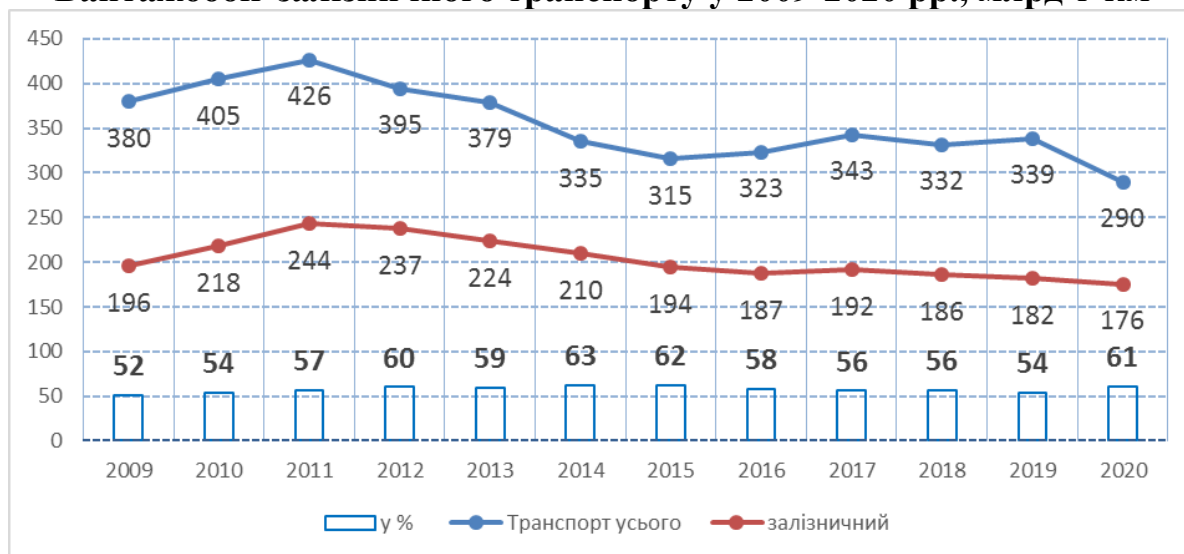
1. Вантажні перевезення

За даними¹ Державної служби статистики України (далі - ДССУ) *вантажообіг підприємств транспорту*, який є сумою добутків ваги перевезеного (транспортованого) вантажу на відстань перевезення (транспортування) за кожною партією вантажу (вимірюється в тонно-кілометрах) та є дуже важливим у цілях аналізу роботи транспортних систем, у 2009 – 2020 складав від 426 млрд т-км у 2011 р. до 290 у 2020р., частка залізничного транспорту складала від 52% у 2009 до 63% у 2014 та у 2020 р. становила 61%, проте слід зауважити, що в абсолютних цифрах було встановлено антирекорд з найнижчими показником за останні 10 років – 175,6 млрд т-км (-28% до рівня 2011р., -16% до 2014р.) (*Діаграма 1.1.*).

¹ Джерело: ДССУ http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/tr/tr_rik/vo_v/arh_vo_v_u.htm

Діаграма 1.1.

Вантажообіг залізничного транспорту у 2009-2020 рр., млрд т-км



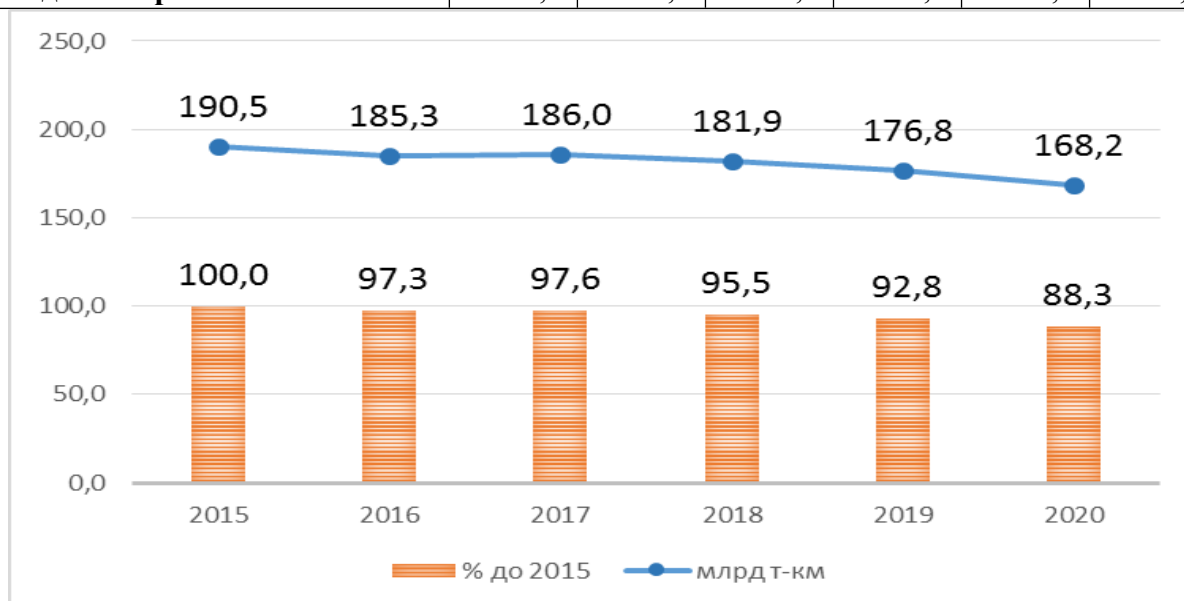
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Транспорт усього	380	405	426	395	379	335	315	323	343	332	339	290
залізничний	196	218	244	237	224	210	194	187	192	186	182	176
у %	52	54	57	60	59	63	62	58	56	56	54	61

Основним виробничим показником, що описує реально виконану роботу та відповідні фінансові надходження і витрати є *експлуатаційний вантажообіг*, який відповідно до наданих АТ «Укрзалізниця» даних *скоротився* у порівнянні із 2015 р. на майже **12%**. *Втрачено 22,3* млрд т-км нетто (Діаграма 1.2.).

Діаграма 1.2.

Експлуатаційний вантажообіг у 2015 - 2020 рр., млрд т-км

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
млрд т-км	190,5	185,3	186,0	181,9	176,8	168,2
% до 2015 р.	100,0	97,3	97,6	95,5	92,8	88,3

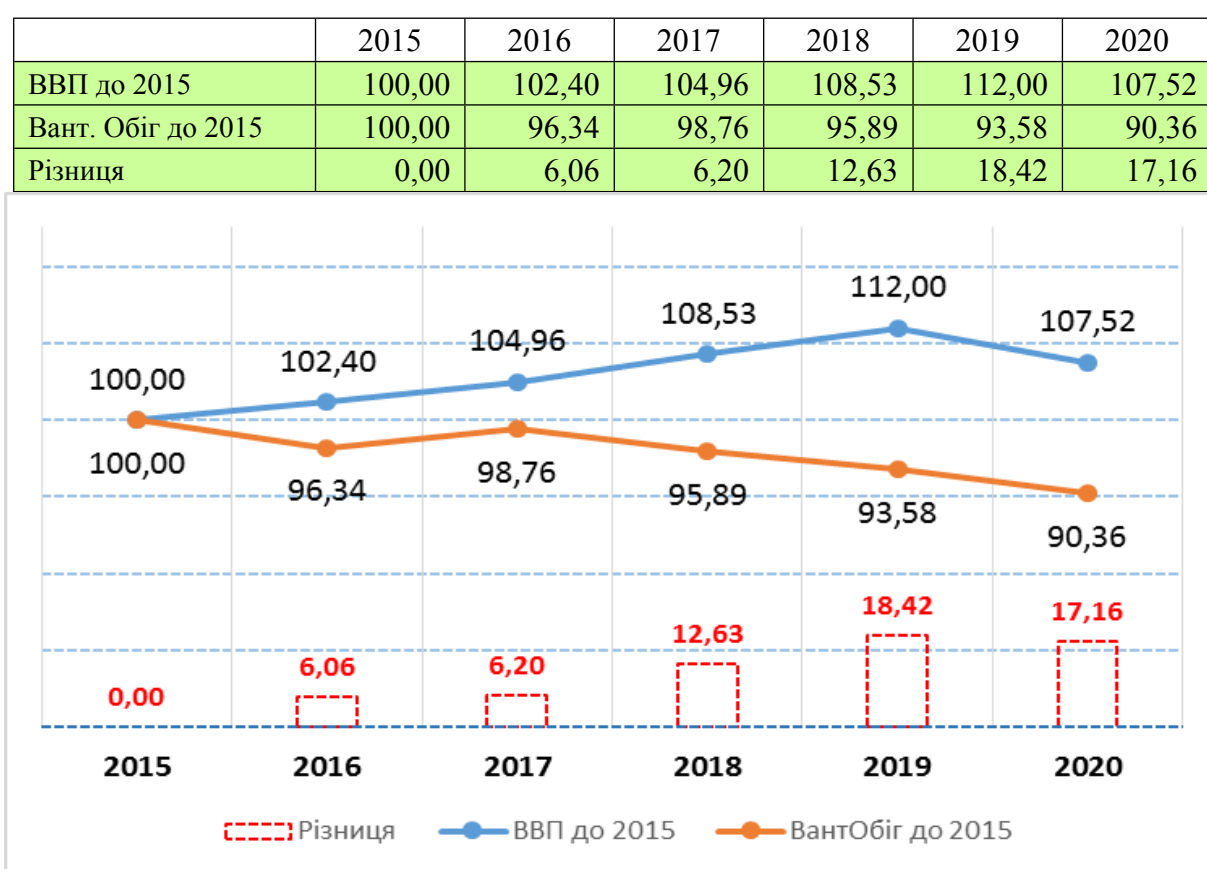


Протягом зазначеного періоду щорічне *скорочення* вантажообігу складало близько 2,5%, проте у 2020 р. – склало вже **4,9%**, а за I кв. 2021р. **6,8%**. Таке різке падіння основного показника для АТ «Укрзалізниця» є *критичним* і у разі збереження наявної ситуації товариство *не буде здатне* самостійно забезпечити стає функціонування та просте відтворення основних засобів виробництва.

Вже сьогодні спостерігається *не повне задоволення* потреб економіки у залізничних вантажних перевезеннях, про що, зокрема, свідчить аналіз² змін ВВП та вантажообігу. Стабільна раніше кореляція цих показників за останні 3 роки різко порушена та перейшла у сталу дивергенцію. Розрив сягає понад 17%, що свідчить про формування загрозливого для національної економіки тренду. (Діаграма 1.3.)

Діаграма 1.3.

Динаміка змін ВВП та вантажообігу відносно 2015 р., %



Протилежну динаміку демонструє вантажообіг *автомобільного* транспорту, який у 2015 – 2019 рр. зріс на 42% (+14,5 млрд т- км) з відповідним збільшенням навантаження на автодороги та екологію. Крім того, слід зауважити, що у 2020 р. навіть на тлі зменшення цього показника на 14% у порівнянні з 2019 р., частка автотранспорту у загальному вантажообігу зросла до 14,5% (2015 – 10,9%), тобто збільшилась на $\frac{1}{3}$ (+33%) за останні 5 років. (Діаграма 1.4.)

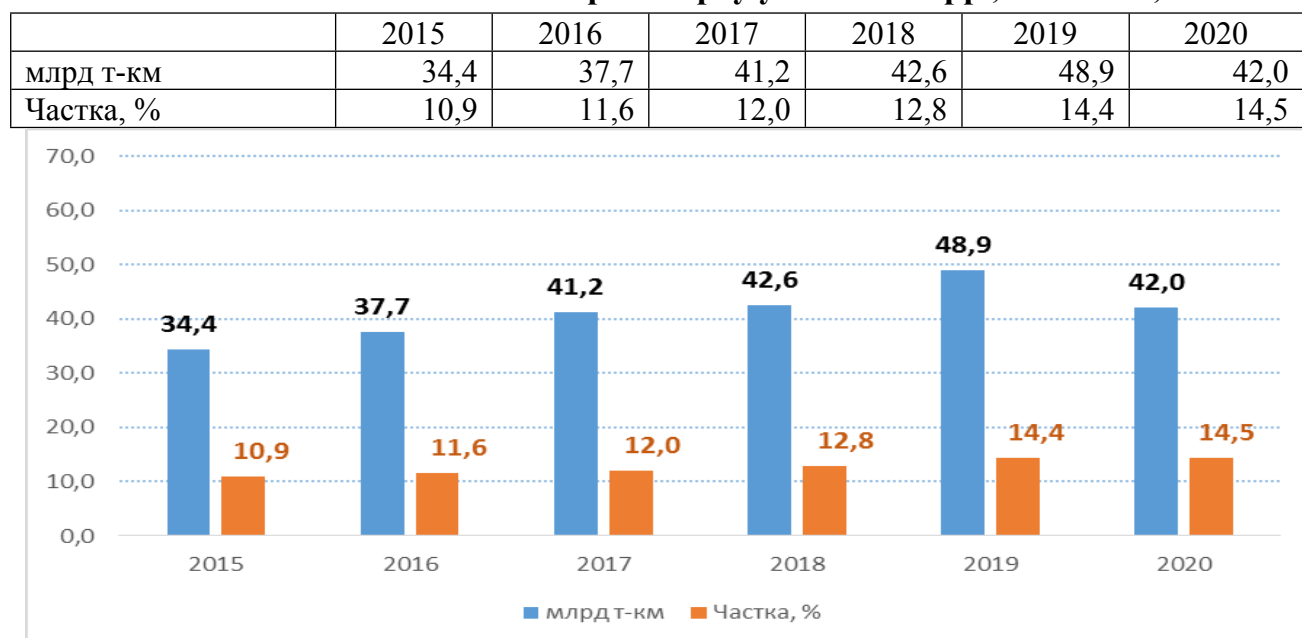
Аналіз тарифного вантажообігу залізничного транспорту за видами

² Джерело: ДССУ http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/tr/tr_rik/vo_v/arh_vo_v_u.htm,
http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2004/vvp/ind_vvp/ind_vvp_u/arh_indvvp.html та
http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2020/vvp/vvp_rik/arh_vvp_rik_90-18u.htm

перевезень³ (Табл. 1.1.) показав, що *транзитні* перевезення скорочено у порівнянні із 2015 р. майже у 2 рази. **Втрачено** 12,3 млрд т-км **високододаткових** перевезень, за умови, що обсяги торгівлі Європи з країнами Східно-Азійського регіону стрімко збільшились. Фактично Україна втратила свій транзитний потенціал, який складав у 2012 р. 42,3 млрд т-км.

Діаграма 1.4.

Вантажообіг автомобільного транспорту у 2015-2020 рр., млн т-км, %



Крім того, скорочено на 10,1 млрд т-км *експортні та внутрішні* перевезення. Натомість збільшено на 12,5% **малорентабельні** перевезення *порожніх вагонів*.

Таблиця 1.1.

Вантажообіг залізничного транспорту за видами перевезень 2015-2020 рр.

Вид перевезення	Вантажообіг, млрд т-км нетто						2020 до 2015, %
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Експорт	86,1	77,9	79,8	76,7	80,9	77,8	90,3
Імпорт	18,3	18,9	22,9	23,8	23,7	20,2	110,3
Транзит	26,6	19,7	20,3	17,5	15,2	14,3	53,8
Внутрішнє сполучення	64,1	71,1	69,0	68,3	62,1	63,2	98,6
Переміщення порожніх вагонів	40,7	38,5	40,2	42,3	45,4	45,8	112,5

Вантажообіг за основними родами вантажів⁴ (Табл. 1.2.) демонструє більш стриману динаміку. Сукупна частка вугілля, руди залізної, чорних металів, зерна і продуктів перемолю у загальному вантажообігу істотно не змінилась у порівнянні з 2015 р. і склала у 2020 р. близько 65%, що є визначальним для галузі.

Проте на фоні скорочення *експлуатаційного вантажообігу* на 22,3 млрд т-км нетто (-12%) більш високими темпами скоротились перевезення вугілля (-23,7%, - 8,4 млрд т-км) та чорних металів (-18,9%, - 2,6 млрд т-км). Натомість перевезення зернових збільшилось на 5,5 млрд. т. км (+30,2%).

³ Джерело: матеріали АТ"УЗ", надані до ТСК

⁴ Джерело: матеріали АТ"УЗ", надані до ТСК

Таблиця 1.2.

Вантаж	Вантажообіг, млрд т-км нетто						2020 до 2015, %
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Вугілля	35,5	35,0	37,9	38,0	33,6	27,1	76,3
Руда залізна	57,9	54,1	50,2	49,4	51,6	52,7	91,0
Чорні метали	13,8	14,3	11,8	12,7	11,9	11,2	81,1
Зерно і продукти перемолю	18,2	18,9	22,4	20,5	25,4	23,7	130,2
Цемент	2,6	2,8	3,0	3,1	3,2	3,1	119,2
Щебінь	0,7	1,0	1,0	0,6	0,7	1,0	142,8
Нафтопродукти світлі	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	100,0

Реалізована за останні роки провізна спроможність мережі залізничного транспорту погіршилась у 2,5 раза більшою мірою через хронічне невиконання планів інвестицій (з 2016 року фактичні об'єми інвестицій були в 2,4-2,9 разів менше ніж заплановано). Навіть вивільнення інфраструктури і тягових ресурсів унаслідок скорочення в 2 рази обсягів перевезень пасажирів у 2020 р., не дозволило зупинити падіння обсягів вантажних перевезень. Терміни доставки вантажів дуже часто перевищують нормативний (іноді в 2 рази), штрафи за це стрімко зростають: 2018 р. – 26,6; 2019 р. – 102,1; 2020 р. – 229,1 млн грн.

Для вантажовласників є дуже складною проблемою здійснити вагонну і навіть групову відправку, які обслуговуються за залишковим принципом, або не обслуговуються взагалі.

2. Доходи від вантажних перевезень

У Таблиці 2.1. наведено:

- 1) динаміка змін доходів від перевезень у 2015-2020 рр., та порівняння 2020 р. з 2012 р. в млрд грн та млн дол. США;
- 2) дохідності перевезень 1 т вантажу на 500 км в грн та дол. США;
- 3) розрахункова дохідність перевезень 1 т вантажу на 500 км, за умови її зростання відповідно до індексу цін виробників промислової продукції.

Таблиця 2.1.

Доход АТ «Укрзалізниця» від вантажних перевезень у 2015-2020 рр.

	Од. виміру	Роки							2020 до 2012, %
		2012	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Загальні доходи	млрд грн	40,9	49,1	55,4	60,1	67,6	72,5	65,0	159
	млн дол. США	5125,0	2248,0	2169,0	2260,0	2485,0	2735,0	2392,0	47
Загальна дохідність перевезень 1 т вантажу на 500 км	дол. США на 500 т-км	10,75	5,76	5,78	5,88	6,67	7,52	6,89	64
	грн на 500 т-км	86,00	126,6	147,7	156,6	181,4	199,4	185,80	216
	індекс зростання до 2012 р.	1,00	1,47	1,72	1,82	2,11	2,32	2,16	

Розрахункова дохідність відповідно до росту індексу цін виробників	індекс цін виробників до 2012 р.	1,00	1,68	2,28	2,66	3,04	2,81	3,22	
	грн на 500 т- км	86,00	144,5	196,10	228,80	261,40	241,60	276,90	322
	дол. США на 500 т-км	10,75	6,61	7,66	8,60	9,61	9,12	10,25	95

Реальні доходи від вантажних перевезень сформувались під впливом таких основних факторів:

1. Зміна обсягів перевезень (пряма залежність).
2. Відповідність індексації тарифів індексу цін виробників промислової продукції, що мала нівелювати вплив інфляційних процесів (пряма залежність).
3. Зміни тарифних умов – дерегуляція вагонної складової тарифу (опосередкована залежність).
4. Зміни обсягів участі АТ «Укрзалізниця» на ринку надання вантажних вагонів у використання (опосередкована залежність).
5. Відносні зміни перевезень вантажів різної тарифної дохідності (опосередкована залежність).

Під впливом зазначених факторів доходи АТ «Укрзалізниця» від вантажних перевезень в 2020 р. склали 65 млрд грн, що на 59% більше ніж у 2012 р. в гривнях, але в 2,12 раза менше у доларовому еквіваленті.

Слід відмітити, що зростання курсу долара США у 2020 р. до 2012 р. та відповідного індексу цін виробників промислової продукції на 95,3% корелюють один з одним.

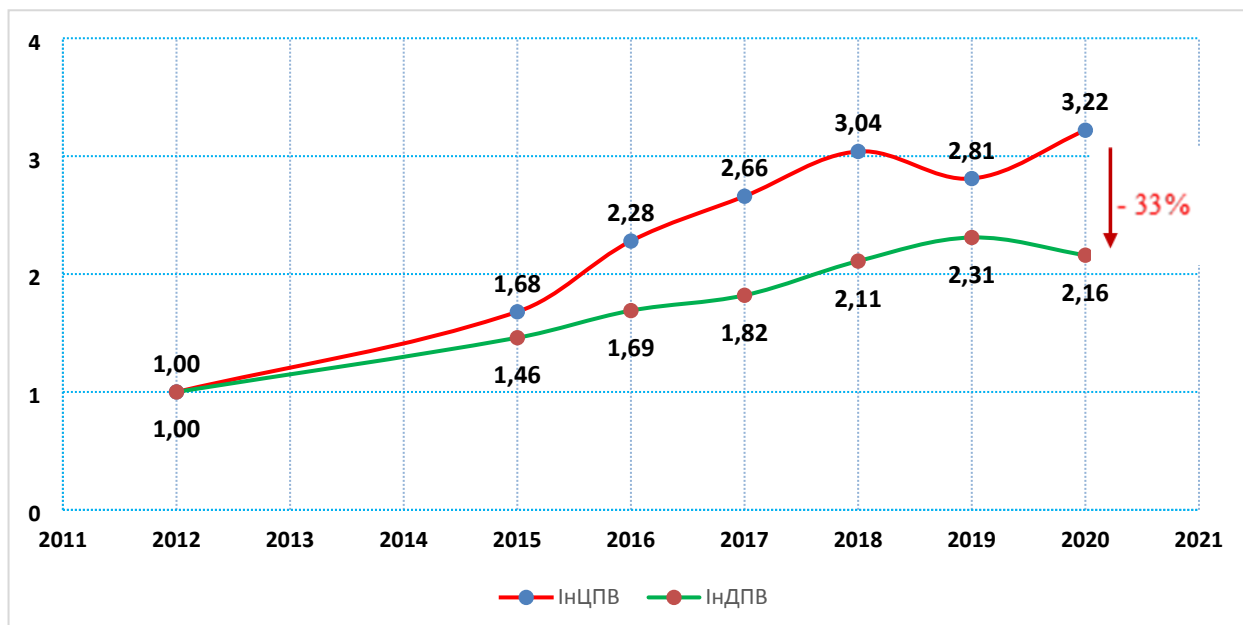
За умови збереження дохідності перевезень 1 т вантажу на 500 км для АТ «Укрзалізниця» на рівні 2012 р. (10,75 дол. США) його доходи на обсяги перевезень мали скласти 3 671 млн дол. США, або 99,1 млрд грн (+34,1 млрд грн).

Як свідчить аналіз, дохідність перевезень скоротилась у 2020 р. відносно 2012 р. на 36% і складає лише 6,89 дол. США за 500 т-км.

Порівняння змін індексу дохідності перевезень 1 т вантажів на 500 км та індексу цін виробників відносно рівня 2012 р. наведено на *Діаграмі 2.1.*

Діаграма 2.1.

Темпи зростання індексу дохідності від перевезень вантажів (ІнДПВ) та індексу цін промислових виробників (ІнЦПВ)



	2012	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Відставання ІнДПВ від ІнЦПВ у 2020 р., %
ІнЦПВ	1,00	1,68	2,28	2,66	3,04	2,81	3,22	
ІнДПВ	1,00	1,46	1,69	1,82	2,11	2,31	2,16	- 33%

Відставання темпів зростання доходності перевезень в 2020 р. відносно індексу цін промислових виробників складає 33% (3,22 – 2,14 = 1,08).

Таке відставання еквівалентне **втраті** $\frac{1}{3}$ доходів (124,4 млрд грн) протягом 2016-2020 рр.

Якщо в цілому дохідність перевезень 1 т вантажу на 500 км для АТ «Укрзалізниця» скоротилась у 2020 р. відносно 2012 р. на 33%, то для окремих видів вантажів та зниження є ще глибшим (Таблиця 2.2.), зокрема: експортні перевезення зернових продуктів (- 51%), внутрішні перевезення зернових продуктів (- 48%); експортні перевезення чорних металів (- 40%); внутрішні перевезення вугілля (- 49%).

Звертає на себе увагу суттєво нижча доходність від перевезень на експорт в порівнянні із внутрішніми перевезеннями, хоча тарифне керівництво передбачає зворотне, зокрема: чорні метали 7,5 дол. США (експорт), 10,9 дол. США (внутрішні); руда залізна 3,3 та 4,4 відповідно; зерно і продукти перемолю 5,3 та 6,0.

Таблиця 2.2.

Дохід від перевезення 1 т вантажу на відстань 500 км за видами перевезень і родами вантажів у 2015 - 2020 рр., долл. США

	2012	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020 до 2012, %
Експорт, у т. ч.:		4,25	4,41	4,58	5,25	6,11	5,21	
Чорні метали	12,50	6,30	5,90	6,47	6,80	7,70	7,50	60
Руда залізна	5,10	2,90	2,70	2,70	3,00	3,30	3,30	65
Зерно і продукти перемолю	10,80	5,80	5,60	5,30	5,00	5,50	5,30	49
Імпорт, у т. ч.:		5,62	5,80	5,50	6,00	7,40	6,91	

Вугілля	5,10	2,60	2,60	2,90	3,20	3,60	3,50	69
Нафта і нафтопродукти	24,30	16,30	16,30	14,50	14,40	18,70	16,70	69
Транзит, у т. ч.:		10,23	10,23	9,16	8,82	8,31	9,51	
Вугілля	6,50	5,70	5,70	5,30	4,90	5,80	6,00	92
Руда залізна	6,40	3,90	3,80	4,00	4,70	4,30	5,30	83
Внутрішні перевезення, у т. ч.:		6,07	6,19	6,72	7,66	8,87	8,00	
Вугілля	6,40	3,20	3,10	3,20	3,50	3,80	3,90	61
Чорні метали	15,00	7,60	7,00	7,30	8,40	9,90	10,90	73
Руда залізна	6,00	3,40	3,30	3,50	3,90	4,40	4,40	73
Зерно і продукти перемолю	11,50	7,20	6,80	6,20	5,40	6,00	6,00	52
Цемент	7,10	3,30	3,20	3,20	3,50	3,90	3,90	55
Мінбудматеріали	5,80	3,30	3,20	3,20	3,60	4,40	3,90	67

Діючі в Україні тарифи на внутрішні перевезення у 1,4-1,6 раз менший ніж в Росії, Білорусі, Казахстані та в 4-9 разів ніж у Польщі. (Таблиця 2.3.)

Скорочення вартості перевезень в Україні 1 т продукції (собівартості) для виробника відбулось за умови підвищення цін її реалізації.

Таким чином, має місце перерозподіл економічно обґрунтованих доходів від перевезень державного АТ «Укрзалізниця» на користь інших учасників перевізного процесу, в більшості, приватних.

На одному полюсі зuboжіння визначальної для держави інфраструктурної компанії, на іншому – збільшення прибутків приватних бізнес-структур.

Таблиця 2.3.

Діючі тарифи на перевезення 1 т вантажів на 500 км у внутрішньому сполученні, дол. США

Вантаж \ Країна	Вугілля	Руда залізна	Чорні метали	Зерно і продукти перемолю	Цемент	Щебінь	Нафто-продукти
Росія	6,94	8,03	14,57	11,03	8,11	6,04	19,47
Білорусь	8,06	5,27	15,37	7,29	4,39	3,43	14,77
Казахстан	6,82	6,40	11,66	7,79	8,50	7,29	16,27
Польща	38,93	38,93	38,93	38,93	38,93	38,93	
Україна	3,90	4,40	10,90	6,00	3,90	3,90	

Які фактори і актори вплинули на формування поточної критичної ситуації, діяльність (бездіяльність) яких осіб цьому сприяла є предметом цього розслідування. Далі наведено результати розслідування, як хто і яким чином це зробив, та які наслідки такої діяльності (чи бездіяльності).

3. Державне регулювання тарифів

Законом України "Про залізничний транспорт" визначено, що встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України здійснюється у порядку визначеному Кабінетом міністрів України.

Постановою Кабінету міністрів № 1392 від 16.12.2009 та Наказом

Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 (державна реєстрація №1762/24294) встановлено:

– тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України підлягають щорічній індексації до початку нового фінансового року;

– тарифи змінюються на рівні індексу, що розрахований у затвердженому зазначеним наказом Порядку, але не нижче від індексу цін виробників промислової продукції.

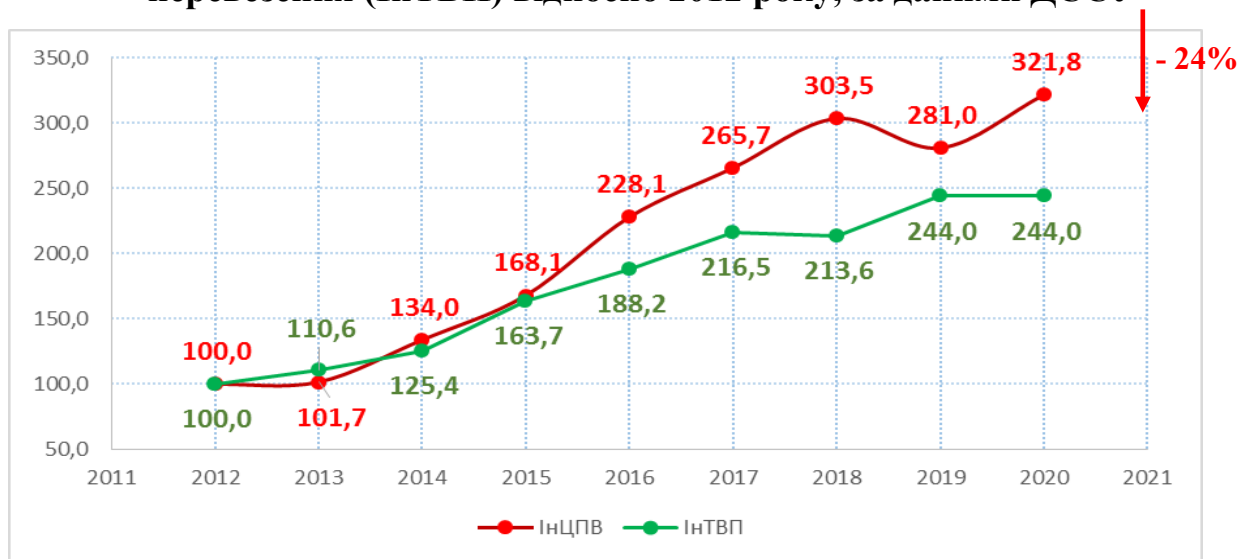
І перше, і друге *грубо порушується*.

Так, згідно офіційної аудіюваної звітності складеної за міжнародними стандартами фінансової звітності однією з провідних консалтингових компаній Ernst & Young вантажні перевезення АТ «Укрзалізниця» були вкрай прибутковими, в середньому за період 2014-2020рр. операційний прибуток від вантажних перевезень склав 30%.

Зміни індексу цін виробників промислової продукції та індексу тарифів на вантажні перевезення в межах України відносно 2012 року (за даними ДССУ) наведено у *Діаграмі 3.1*.

Діаграмі 3.1.

Зміна індексу цін виробників (ІнЦПВ) та індексу тарифів на вантажні перевезення (ІнТВП) відносно 2012 року, за даними ДССУ



Назва показника	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Індекс цін виробників промислової продукції (відносно грудня 2012 року)	100,0	101,7	134,0	168,1	228,1	265,7	303,5	281,0	321,8
Індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (IV квартал кожного року до IV кварталу 2012 року)	100,0	110,6	125,4	163,7	188,2	216,5	213,6	244,0	244,0

Відповідно до затвердженого вищезазначеним наказом Мінінфраструктури Порядку підставою для зміни рівня тарифів є зміна умов, що не залежать від господарської діяльності залізниць, зокрема, визначених актами законодавства.

Відповідно до Закону України "Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування" під

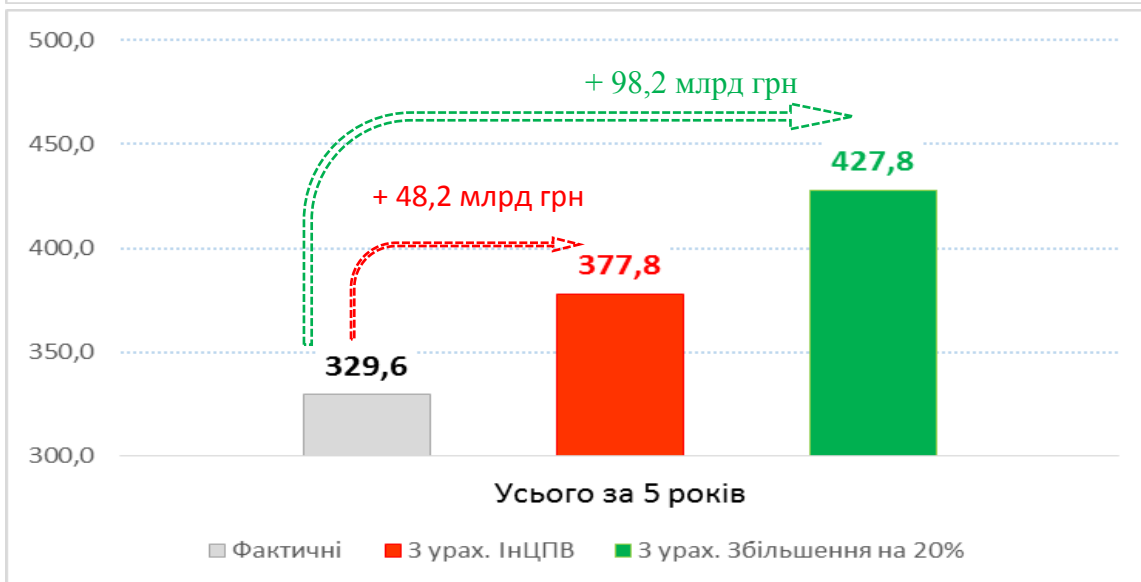
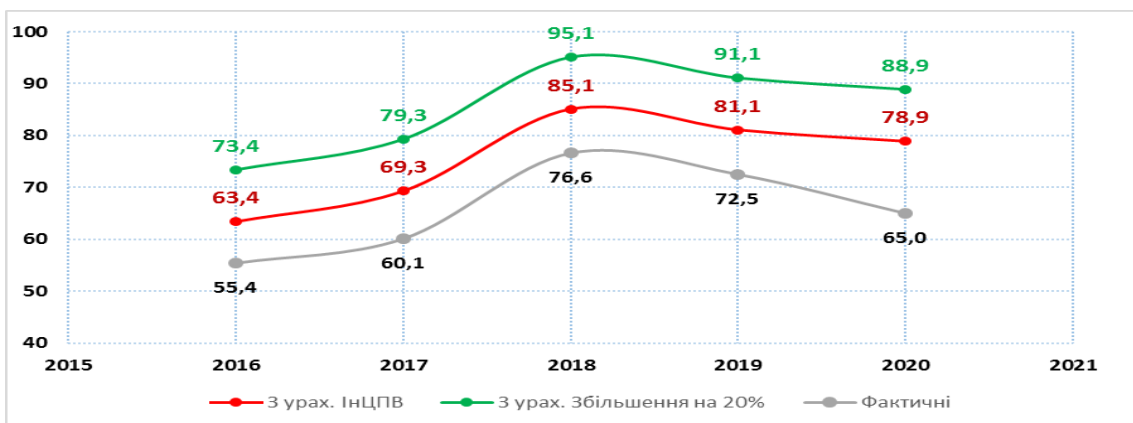
час створення АТ «Укрзалізниця» держава пішла на безпрецедентний крок та внесла до статутного капіталу товариства основні фонди, дооцінені до ринкової вартості. Таким чином, амортизаційні відрахування на повне відновлення основних фондів були збільшені в 3 рази, чим створювались відповідні інвестиційні можливості розвитку АТ «Укрзалізниця».

Відповідальні за це Міністри інфраструктури України, голови наглядових рад та правління АТ «Укрзалізниця» зокрема В. Криклій А., Ш. Аджунер та І. Юрик.

Діаграма 3.2.

Розрахунок можливих доходів АТ «Укрзалізниця» у 2016-2020 рр., млрд. грн.

	2016	2017	2018	2019	2020	Усього за 5 років	Різниця
Фактичні	55,4	60,1	76,6	72,5	65,0	329,6	0,0
З урах. ІнЦПВ	63,4	69,3	85,1	81,1	78,9	377,8	48,2
З урах. Збільшення на 20%	73,4	79,3	95,1	91,1	88,9	427,8	98,2



ТСК пропонує:

1. АТ «Укрзалізниця»:

- порахувати коректну собівартість перевезення 1 тони вантажів в залежності від типу вантажу;
- розрахувати тариф за доступ до інфраструктури.

2. Кабінету Міністрів України:

- прискорити структурну реформу АТ «Укрзалізниця»;
- провести розділення по вертикалі пасажирські та вантажні перевезення;
- сприяти запуску приватної тяги на колії загального користування;
- прискорити створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

4. Доходи від використання вагонів (вагонної складової)

АТ «Укрзалізниця» розпочало свою діяльність у 2016 р., коли на Україні уже діяв ринок послуг з надання у використання приватних вагонів для перевезень. Його доля сягала 60% загального робочого парку, а ціни в 2,7-3 рази перевищували розмір вагонної складової тарифу, в межах якої АТ «Укрзалізниця» надавала для використання свої вагони.

Відповідно до плану реформ у першочерговому порядку мала бути створена та виведена на ринок, як повноправний гравець, акціонерна компанія (компанії) – оператор вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця». Але це не зроблено по теперішній час, натомість утримується вартість використання своїх вагонів значно нижче ринкової та навіть собівартості.

В *Таблиці 4.1.* наведено дані фактичних доходів АТ «Укрзалізниця» від надання у використання своїх вагонів в період жорсткого регулювання вагонної складової (2016-2017 рр.) та послаблення регулювання (2018-2020 рр.), в порівнянні із можливими доходами, розрахованими на основі діючих на той час ринкових цін.

Таблиця 4.1.

Найменування	Од. виміру	Роки					2016- 2020 рр.
		2016	2017	2018	2019	2020	
Робочий парк вагонів АТ"УЗ"	тис. од.	53,7	57,6	58,3	52,8	36,7	х
Мінімально можлива вартість використання зазначеного парку на операторському ринку	млрд грн	8,9	9,5	9,8	8,7	6,1	43
Доходи АТ"УЗ" в межах вагонної складової (звіт)	млрд грн	1,2	1,4	0	0	0	25,9
Доходи АТ"УЗ" після зміни регулювання (розрахунок)	млрд грн	0	0	7,8	10,6	4,9	
Різниця	млрд грн	-7,7	-8,1	-2,0	1,9	-1,2	-17,1

Різниця у 2016-2017 рр. сягала близько 8 млрд грн на рік. На її використанні паразитували сотні посередників та діяли різні корупційні схеми. Дещо в меншій мірі, але це продовжується і зараз. Широко практикується встановлення для окремих вантажовласників (у різний спосіб) вартості використання вагонів АТ «Укрзалізниця» нижче ринкової, що є відкритими корупційними діями.

За останні 5 років через бездіяльність голів правління та наглядової ради товариства, безконтрольність міністрів інфраструктури зокрема і нині діючих АТ «Укрзалізниця», **недоотримало** понад **17 млрд грн** доходів, поділившись ними із різного роду посередниками та створивши середовище для масової корупції, яке процвітає і зараз.

ТСК пропонує:

1. Матеріали розслідування бездіяльності голів правління та голів наглядових рад АТ «Укрзалізниця», що призвели до втрати мільярдів доходів товариством та створення середовища для масової корупції, що має місце і зараз, передати відповідним слідчим органом.

2. Прем'єр Міністру України терміново вирішити питання щодо створення суб'єктів господарювання – операторів вантажних вагонів власності АТ «Укрзалізниця» та забезпечити їх ефективне функціонування на ринку.

5. Порушення нормативно-правових актів

В ході перевірки ТСК встановлено ряд грубих порушень діючих нормативно-правових актів, які носять масовий характер, суттєво обмежують права вантажовласників та генерують корупційні ризики.

5.1. Неправомірне стягнення подвійної оплати за обслуговування так званих "малодіяльних станцій". Рішення Правління АТ «Укрзалізниця» від 18.12.2018 (додаток 6) з перевищенням повноважень затверджено та введено "Порядок проведення рейтинг – аналізу діяльності вантажних станцій АТ «Укрзалізниця». Відповідно до Порядку визначено перелік "малодіяльних станцій" (таких на 01.09.2020 нараховувалося 248) та в порушення вимог Тарифного керівництва встановлено з грудня 2018р. – січня 2019р., подвійну плату за подачу і прибирання вантажних вагонів та супутні роботи. Такі протиправні дії призвели до втрати за 2019 р. вантажообігу, який пов'язаний з роботою таких станцій, на 23%, що еквівалентно втраті товариством близько 600 млн грн загальних доходів від перевезень. При цьому отримані додаткові доходи від завищення тарифів для зазначених станцій склали лише 140 млн грн.

Рішенням Антимонопольного комітету України від 6 серпня 2020 р. №470-р за такі дії на АТ «Укрзалізниця» накладено штраф у розмірі 18,28 млн грн, який підтверджено судом. Зазначені рішення правління АТ «Укрзалізниця» досі не скасовані.

Пропозиції ТСК:

1. Міністру інфраструктури відмінити зазначені неправомірні рішення Правління АТ «Укрзалізниця» та вжити заходів, що унеможливлюють такі дії в подальшому.

2. Матеріали розслідування зазначених протиправних дій тодішнього голови Правління Е. Кравцова, що призвели до прямих багатомільйонних втрат АТ «Укрзалізниця», передати відповідним слідчим органам.

3. АТ «Укрзалізниця» щодо малодіяльної інфраструктури:

- розрахувати витрати на утримання малодіяльної інфраструктури;
- напрацювати заходи по мінімізації витрат та надати до Кабінету Міністрів та Міністерства інфраструктури для розгляду.

5.2. Завдяки новій формі договору АТ «Укрзалізниця» нав'язало, в безальтернативному порядку сотням вантажовласників подвійну, в порівнянні з регульованим державою тарифом, плату за обслуговування на так названих "малодіяльних" станціях.

Так вже у поточному році АТ «Укрзалізниця» укладено договір з ТОВ «Метінвест – Шіппінг» щодо забезпечення за період березень 2021 р. –

лютий 2024 р. (3 роки) щомісячного обсягу в 35 тис. вагоновідправлень у напіввагонах власності АТ «Укрзалізниця», що еквівалентно 50% наявного в АТ «Укрзалізниця» парку, за ставкою плати 480 грн. Очікувані доходи складають орієнтовно 605 млн грн на рік при собівартості утримання таких вагонів біля 1220 млн грн на рік (за даними АТ «Укрзалізниця»). Збитки за умови реалізації договору, складуть понад 600 млн грн на рік.

Пропозиції ТСК:

1. Міністру інфраструктури України:

- оцінити збитки АТ «Укрзалізниця» від простою вагонів у 2020р. в т.ч. до впровадження довгострокових договорів;
- проаналізувати поточну ефективність довгострокових договорів;
- проаналізувати дохідність вагонів, які не використовувались для перевезень по довгостроковим контрактам (з урахуванням тих, що були в простої), в тому числі в розрізі видів рухомого складу (напіввагони, зерновози, платформи, цистерни, цементовози);
- оцінити зменшення витрат від зростання % утилізації парку вагонів АТ «Укрзалізниця»;
- провести аналіз собівартості ремонтів вагонів.

5.3. Правлінням АТ «Укрзалізниця» привласнено право встановлення та затвердження пільгових тарифів зі знижкою до 25% від загальних, встановлених державою тарифів, що надавалось тарифним керівництвом Державній адміністрації залізничного транспорту, правонаступником якої в цій сфері є Мінінфраструктури (п. 4, пп. 13 Положення про міністерство). На сьогодні такими протиправно наданими пільгами користуються ряд окремих клієнтів.

Пропозиції ТСК:

1. Міністру інфраструктури усунути колізію, коли право змінювати регульовані державою тарифи може використовувати суб'єкт господарювання (АТ «Укрзалізниця») в інтересах іншого суб'єкта, що носить корупційні ризики.

6. Пасажирські перевезення

Підприємства залізничного транспорту у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування населення (Закон України "Про залізничний транспорт", ст. 2).

Поклавши на залізничний транспорт обов'язки забезпечення соціально-важливих масових пасажирських перевезень за цінами (тарифами, що регулюються державою) значно нижчими за їх собівартість держава зобов'язана компенсувати цю різницю за рахунок доходів від вантажних перевезень. Затверджений наказом Мінінфраструктури №782 від 08.10.2013 "Порядок перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом" це визначає.

Насправді свої зобов'язання держава в особі Мінінфраструктури останні 5 років грубо порушує. Тарифна політика, що проводиться, не дозволяє АТ «Укрзалізниця» профінансувати 2/3 необхідних коштів на обслуговування і ремонт пасажирського рухомого складу та 1/3 зарплати персоналу. А замість цього АТ «Укрзалізниця» використовує прибуток від вантажних перевезень на

покриття збитків від пасажирського сегменту, що є неприпустимими.

Тому стан пасажирського рухомого складу доведено до критичного, проблеми пасажирського комплексу, що накопичувались, за даних умов, невідворотно ведуть до згортання масових пасажирських залізничних перевезень як таких.

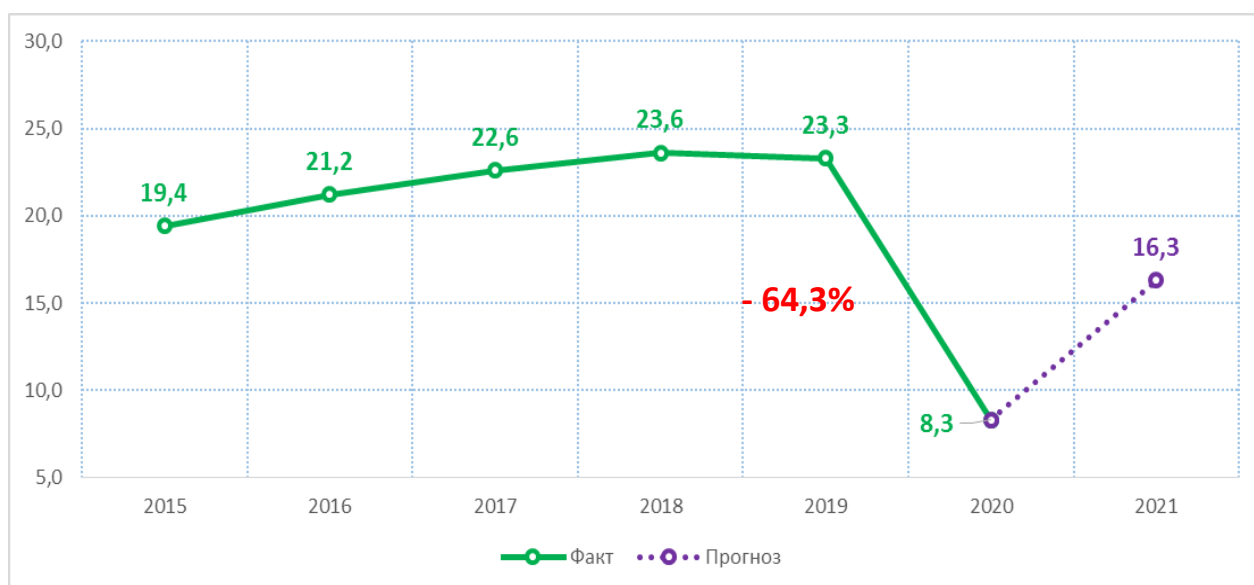
6.1. Далеке сполучення

Придатний до експлуатації парк пасажирських вагонів АТ «Укрзалізниця» скоротився за останні 5 років на 1005 од. (26%). Вивільнення пасажирських вагонів, задіяних на міжнародних пасажирських маршрутах, кількість яких скорочено у 2018 р. на 86 маршрутів (88%) призвело до втрати 11,6 млн дол. США доходів (-15%), але дозволило зберегти 162 графікові внутрішні маршрути (скорочено за 5 років лише на 14%). До введення пандемії обсяги перевезень пасажирів були стабільні (Діаграма 6.1.).

У 2020 р. обсяги перевезень скоротились на 64,3%. У І кв. 2021 р. обсяги перевезень відновлено лише до 60% відповідного періоду "доковідного" 2019 р.

Діаграма 6.1.

Пасажирообіг в далекому сполученні 2015-2020 рр., млрд пас-км



Є всі підстави стверджувати, що критичний стан пасажирських вагонів та особливо пасажирських локомотивів і інфраструктури, які майже не ремонтуються, не дозволить відновити обсяги пасажирських перевезень в далекому сполученні вище 70% від рівня 2019 р.

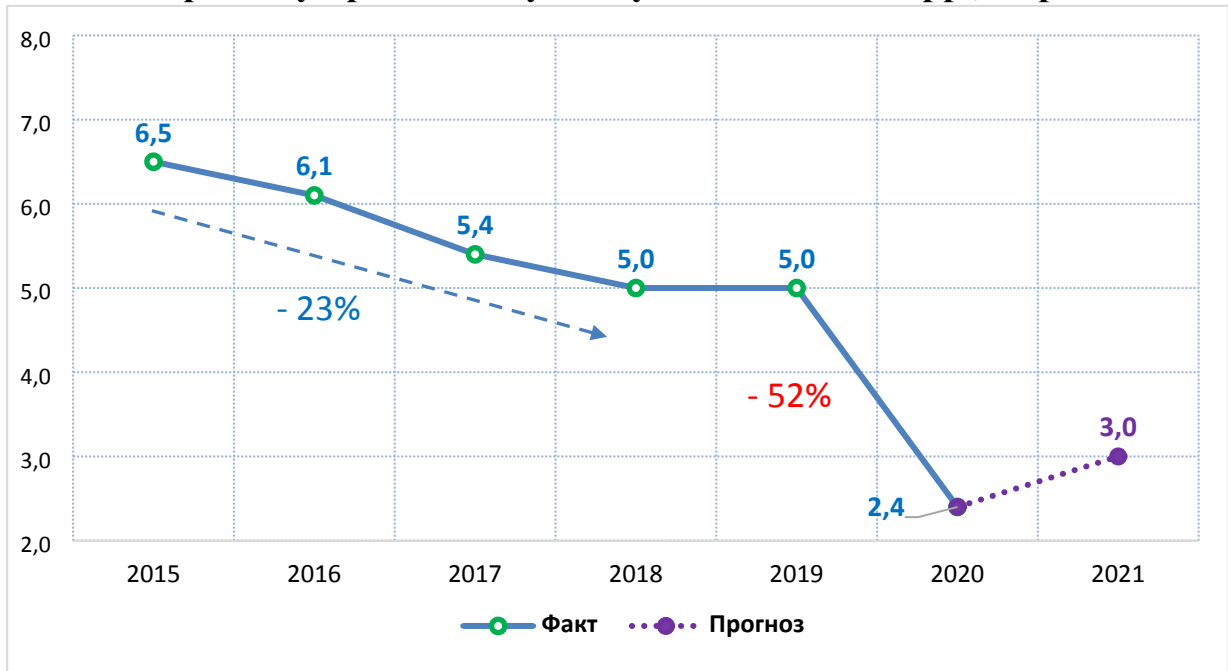
6.2. Приміське сполучення

Протягом 5 років експлуатований парк приміського рухомого складу скорочено майже на 700 вагонів (22%), тому у 2016-2019 рр. обсяги перевезень пасажирів у приміському сполученні (Діаграма 6.2.) системно скорочувались в середньому на 6% у рік. У 2020 р. перевезення скорочено на 52%. У І кв. 2021 р. обсяги перевезень відновлено лише до 51% до відповідного періоду 2019 р.

Технічний стан приміського рухомого складу вже не дозволяє відновити обсяги приміських пасажирських перевезень більше ніж 60% "доковідного" 2019 р.

Діаграма 6.2.

Пасажи́рообі́г у примі́ському спо́лученні 2015-2020 рр., млрд пас-км



Правлінням та наглядовою радою АТ «Укрзалізниця» реалізується політика згортання приміських пасажирських перевезень.

Фінансово-економічні показники пасажирського комплексу АТ «Укрзалізниця» наведено у *Таблиці 6.1.*

Індекс зростання тарифів на внутрішні пасажирські перевезення в 2020 р. відносно 2013 р. склав 1,51; індекс споживчих цін на товари та послуги відповідно 2,66. Зростання тарифів на приміські перевезення склало 1,95. Що свідчить про зниження вартості на пасажирські перевезення.

Таблиця 6.1.

**Фінансово-економічні показники пасажирського комплексу АТ
«Укрзалізниця»**

Роки	2015	2016	2017	2018	2019	2020	план 2021
	млн грн						
Доходи від перевезення пасажирів	6016,6	6717,6	7318,5	8468,7	9905,8	4133,0	7761,5
в т.ч. міжнародне	1869,8	1989,3	1898,9	1835,6	1853,7	217,4	1037,3
в т.ч. внутрішнє	3560,3	4201,1	4830,8	5983,0	7286,0	3462,2	6095,6
Приміське	586,5	527,2	588,8	650,1	766,1	453,5	628,6
Витрати від перевезення пасажирів	13439,7	15593,0	17270,6	20821,4	22729,1	16815,2	22678,6
в т.ч. міжнародне	512,2	489,2	446,9	476,3	643,1	197,8	641,7
в т.ч. внутрішнє	8374,5	9890,1	10957,9	13393,6	14768,4	10836,6	14735,5
Приміське	4553,0	5213,7	5865,8	6951,5	7317,6	5780,8	7301,4
Фінансовий результат від перевезення пасажирів	-7423,1	-8875,4	-9952,1	-12352,7	-12823,3	-12682,2	-14917,1
в т.ч. міжнародне	1357,6	1500,1	1452,0	1359,2	1210,6	19,6	395,6
в т.ч. внутрішнє	-4814,2	-5689,0	-6127,1	-7410,6	-7482,4	-7374,4	-8639,9
Приміське	-3966,5	-4686,5	-5277,0	-6301,3	-6551,5	-5327,3	-6672,8

Виходячи з аналізу стану фінансово-економічних показників та вивчення

додаткової інформації можна зробити наступні висновки:

1. Збитки від пасажирських перевезень за повноцінний для пасажирського комплексу 2019 р. склали 12,8 млрд грн, або 17,7% доходів від вантажних перевезень. За 2020 рік за умови скорочення обсягів та доходів від пасажирських перевезень у 2,4 рази збитки не змінились (-12,7 млрд грн) та склали вже 19,5% доходів від вантажних перевезень.

Висновок. Скорочення обсягів перевезень в умовах 2020 р. неефективне, пасажирський комплекс АТ «Укрзалізниця» в наявному вигляді має оптимальні обсяги перевезень нижче якого його ефективність падає.

2. У складі збиткових в цілому пасажирських перевезень є окремі рентабельні перевезення: міжнародні з рентабельністю 182% та "Інтерсіті+" 46%.

Висновок. Високоєфективні види перевезень не поширюються, на їх розвитку не концентруються інвестиційні ресурси, більш того акумульовані цим бізнесом кошти централізуються і губляться в загальній неефективності.

3. Найбільш збитковими є приміські пасажирські перевезення. При переведенні понад 100 млн. пасажирів щорічно (70% загальних) індекс зростання виручки в 2019 р. до 2015 р. склав 1,70 при індексу зростання тарифів на 1,96, витрати на здійснення перевезень перевищують виручку у 7,8 раза у 2015 р. та у 9,6 раза у 2019 р. Погіршення ефективності на 20% за 5 років.

Заборгованість місцевих органів влади та органів самоврядування за перевезення пільгових громадян склала у 2018 р. – 332 млн грн, 51% від приміських перевезень загалом; у 2019 р. – 450 млн грн, 59%; у 2020 р. – 282 млн грн, 62%.

Висновок. Повна бездіяльність правління та наглядової ради АТ «Укрзалізниця» відносно забезпечення отримання реальної виручки від приміських перевезень та компенсацій за перевезення пільгових громадян.

4. Витрати від перевезень у внутрішньому сполученні (за виключенням "Інтерсіті+") перевищили доходи від них на 77% у 2016 р. та на 98% у 2019 р.

Заборгованість центральних органів влади за пільгові перевезення студентів і дітей віком від 6 до 14 років склало: у 2018 р. – 287 млн грн, 5% від загального обсягу; у 2019 р. – 325 млн грн, 4%; у 2020 р. – 127 млн грн, 4%.

Висновок. Правління АТ «Укрзалізниця» не має аналізу причин погіршення ефективності пасажирських перевезень на 21% за 3 останні роки, не визначено посадових осіб, які відповідають за компенсаційні виплати.

ТСК пропонує:

1. Прем'єр-міністру України забезпечити повну компенсацію недоотриманих доходів від перевезень масових категорій пасажирів в далекому та приміському сполученні, тарифи на які встановлюються нижче собівартості. Виділити зазначену суму окремим рядком у фінплані АТ «Укрзалізниця».

2. Наглядовій раді та правлінню АТ «Укрзалізниця» вивести міжнародні перевезення та внутрішні категорії Інтерсіті+ в окремі залежні компанії (компанію), що дозволить акумулювати необхідні кошти на їх розвиток, залучити інвестиції для нарощування цього рентабельного бізнесу та задовольнити зростаючий попит.

6.3. Виявлені окремі порушення

Перевіркою встановлено, що вже майже 2 роки в Українській залізничній швидкісній компанії (далі – «УЗШК») філії АТ «Укрзалізниця» не експлуатуються два двоповерхових двосистемних електропоїзди «Шкода» EJ675, які очікують капремонту та відновлення пошкоджених тягових редукторів.

Орієнтовна втрата доходів АТ «Укрзалізниця» близько 140 млн грн, прибутку – близько 50 млн грн на рік. Крім того через експлуатацію поїздів понад встановлений заводом виробником допустимий пробіг та неналежне їх технічне обслуговування шестерні тягових редукторів зруйновані та потребують дострокової заміни, вартість якої згідно з калькуляцією ремонтного підприємства перевищує €1 млн.

Відповідальними за цю сферу діяльності член правління АТ «Укрзалізниця» Франтішек Буреш. З його відома поїзди експлуатувались з порушенням встановлених пробігів та вимог до технічного обслуговування. Його бездіяльність призвела до втрати доходів товариства в особливо великих розмірах.

ТСК пропонує:

1. Передати матеріали перевірки щодо особо великих втрат нанесених АТ «Укрзалізниця» в результаті дворічного простою двох електропоїздів Шкода EJ675 в очікуванні ремонту через бездіяльність члена правління Франтішека Буреша до відповідних правоохоронних (слідчих) органів.

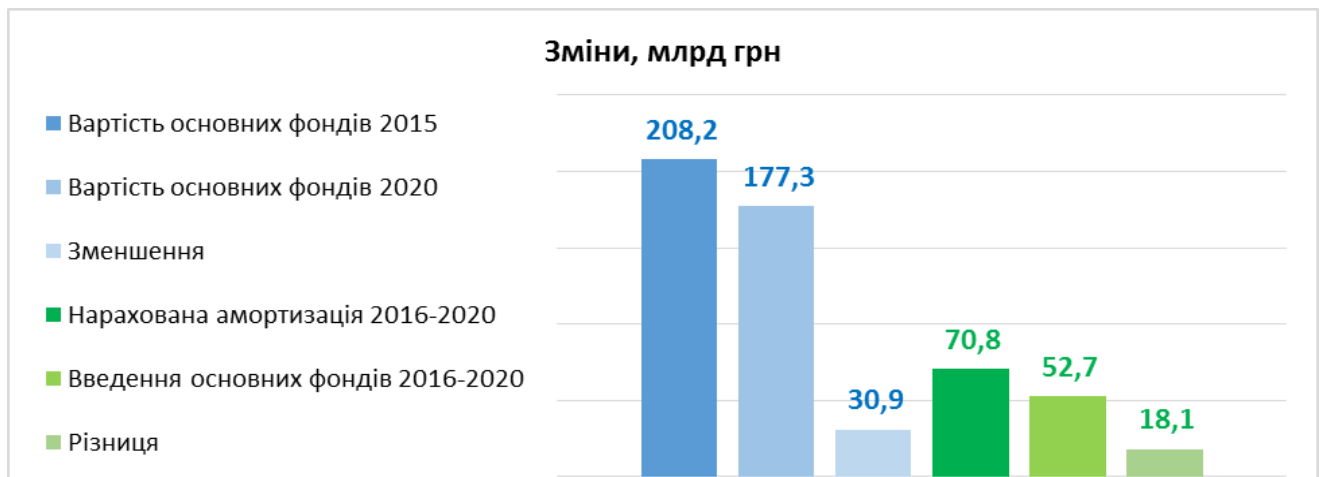
7. Капітальні інвестиції та оновлення основних фондів

Оновлення та належне утримання переданих державою до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця» та на праві господарського видання державних основних фондів є головним обов'язком органів управління товариства та сфера їх безпосередньої відповідальності.

Протягом 5 останніх років залізничні основні фонди майже не оновлювались, технічний стан більшості із них, зокрема рухомого складу та колії доведено до непридатного для подальшої експлуатації.

В АТ «Укрзалізниця» системно порушується принцип простого відтворення засобів виробництва (скорочується залишкова вартість основних фондів), що неминуче приведе цей бізнес до краху в майбутньому.





В порівнянні із 2015 р. (Таблиця 7.1.) вартість основних фондів на кінець 2020 р. **скоротилась** на **30,9** млрд грн (–14,8%), а в доларовому еквіваленті на 1/3. Це свідчить про те, що визначені державою та затверджені у фінансових планах джерела розвитку використані сумарно менше ніж розмір нарахованої амортизації.

Таблиця 7.1.

**Зміна вартості основних фондів товариства, їх знос та оновлення
(введення основних фондів) у 2015-2020 рр.**

Найменування	Од. виміру	Роки						2016-2020
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Вартість основних фондів на кінець року	млрд грн	208,20	196,20	182,90	184,70	182,40	177,30	х
	млрд дол. США	9,53	7,66	6,88	6,79	6,88	6,58	х
Нарахована амортизація на знос основних фондів	млрд грн	х	18,00	14,80	12,60	12,50	12,90	70,80
	млрд дол. США	х	0,70	0,56	0,46	0,47	0,48	2,67
Введення основних фондів	млрд грн	х	5,90	9,80	17,40	11,10	8,50	52,70
	млрд дол. США	х	0,23	0,37	0,64	0,42	0,32	1,97

Системно, із року в рік АТ «Укрзалізниця» не виконуються затверджені акціонером показники капвкладень в основні фонди (Таблиця 7.2.). В 2020 р. у порівнянні із 2012 р. обсяги капвкладень у оновлення основних фондів зменшилось на 32% (– 3,9 млрд грн), а у доларовому еквіваленті в 4,9 рази. В цілому за 5 років план капвкладень **виконано лише на 64,7%, не освоєно 29,4** млрд грн (\$US 1,1 млрд).

Таблиця 7.2.

**Звітні дані АТ «Укрзалізниця» щодо розмірів та основних напрямків
капітальних вкладень у 2012 р. та 2016-2020 рр.**

		2012	2016		2017		2018		2019		2020		2016-2020	
		факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт
Загальні обсяги капвкладень	млрд грн	12,30	11,20	6,90	16,00	10,90	25,10	16,90	18,30	10,70	12,60	8,40	83,20	53,80
	\$ US млрд	1,53	0,44	0,27	0,60	0,41	0,92	0,62	0,69	0,40	0,47	0,31	3,118	2,016
Капітальне будівництво	млрд грн	х	4,20	3,00	4,20	2,40	4,90	4,30	6,50	1,90	5,30	1,80	25,10	13,40
	\$ US млрд	х	0,16	0,12	0,16	0,09	0,18	0,16	0,25	0,08	0,20	0,07	0,943	0,510

Оновлення і модернізація рухомого складу	млрд грн	х	5,60	3,20	4,40	3,60	14,80	8,50	8,30	5,30	3,30	3,10	36,40	23,70
	\$ US млрд	х	0,22	0,13	0,17	0,14	0,54	0,31	0,31	0,20	0,12	0,12	1,361	0,887
Капремонт рухомого складу	млрд грн	х	0,00	0,00	2,50	1,80	2,60	2,40	2,00	2,00	2,10	2,60	9,20	8,80
	\$ US млрд	х	0,00	0,00	0,09	0,07	0,10	0,09	0,08	0,08	0,08	0,10	0,344	0,328

Звертає на себе увагу, що частка коштів, планованих у 2016-2020 рр. на оновлення та модернізацію рухомого складу, який є визначальним для роботоспроможності галузі, складає **лише 43,7%** і при цьому зазначений план було **виконано лише на 65,1%, не освоєно 12,7** млрд грн. Це рівнозначні закупівлі 12 тис. вантажних вагонів, або 400 пасажирських вагонів, або 80 сучасних електровозів.

ТСК виявлено дії, що позбавляли АТ «Укрзалізниця» частини джерел фінансування капвкладень, і без того недостатніх, в середньому на 2,2 млрд грн на рік.

Так згідно з рішенням правління від 06.06.2017 (протокол № Ц-57/55 ком. т.) витрати на ремонт рухомого складу капітального характеру, що раніше цілком правомірно відносились на собівартість перевезень, із 2017 р. почали фінансуватися за рахунок капітальних вкладень, що маніпулятивно скоротило у такий спосіб обсяги операційних витрат.

Іще одним штучно використовуваним правлінням АТ «Укрзалізниця» способом скорочення операційних витрат є не донарахування амортизаційних відрахувань.

За розрахунками експертів ТСК (Таблиця 7.3.), якщо припустити, що нарахування амортизації у 2016 р. було правильним, тоді у наступні роки її нарахування явно викривлені. Не донарахування, тобто скорочення операційних витрат, склали близько **2** млрд грн на рік. На таку ж суму правління позбавило АТ «Укрзалізниця» власних джерел капвкладень в оновлення основних фондів та створило видимість прибутковості.

Таке собі маніпулятивне скорочення операційних витрат та фіктивне збільшення прибутку, дії що протирічать корпоративним інтересам товариства і вимагають відповідальності причетних.

Таблиця 7.3.

Порівняння звітних даних АТ «Укрзалізниця» та розрахунку експертів ТСК щодо нарахування амортизації у 2016-2020 рр., млрд грн

	2016	2017	2018	2019	2020	Усього
Нарахована амортизація	18,0	14,8	12,6	12,5	12,9	70,8
Розрахунок експертів	18,0	16,8	15,6	14,5	13,9	78,8
Різниця	0,0	-2,0	-3,0	-2,0	-1,0	-8,0

Починаючи з 2016 р. керівництво АТ «Укрзалізниця» щороку не забезпечувало освоєння визначених у фінплані коштів на фінансування капвкладень в середньому на 35%, що за цей період слало 29,4 млрд грн (Таблиця 7.4.). Таким чином передбачений акціонером розвиток, а саме

розширене відтворення (+18,42 млрд грн), діями (чи бездіяльністю) наглядової ради та правління перетворено на системний занепад та деградацію. Недофінансування у 2016-2020 рр., навіть у порівнянні лише з планованими власними джерелами склало (-11,02 млрд грн).

За таке пагубне для галузі ведення господарської діяльності протягом 5 років ніхто відповідальності не поніс, більш того керівництво АТ «Укрзалізниця» навіть отримувало премії.

Таблиця 7.4.

Порівняння визначених Урядом джерел та обсягів фінансування капвкладень та їх використання АТ «Укрзалізниця» у 2016-2020 рр., млрд грн

		2016	2017	2018	2019	2020	Разом
Власні джерела (Амортизаційні відрахування)	план	9,40	12,90	20,60	12,50	9,30	64,70
	факт	6,20	10,30	14,90	8,80	8,00	48,20
Залучені кошти	план	1,70	3,00	4,40	5,40	3,10	17,60
	факт	0,70	0,50	2,00	1,80	0,30	5,30
Інші джерела	план	0,05	0,07	0,10	0,40	0,20	0,82
	факт	0,004	0,03	0,04	0,04	0,07	0,18
Усього	план	11,15	15,97	25,10	18,30	12,60	83,12
	факт	6,90	10,83	16,94	10,64	8,37	53,68
Відхилення показника "Усього" від планового розміру амортизації	план	1,75	3,07	4,50	5,80	3,30	18,42
	факт	-2,50	-2,07	-3,66	-1,86	-0,93	-11,02

Перевіркою виявлено факти злочинної бездіяльності в частині використання "дешевих" кредитних ресурсів МФО, яка принесла товариству збитки в особливо великих розмірах.

Так розпорядженням Уряду від 31.10.2018 №831-р було погоджено залучення ПАТ «Укрзалізниця» довгострокового кредиту з ЄБРР на суму 150 млн дол. США для реалізації проекту "Придбання рухомого складу", що передбачав придбання вантажних вагонів. Кредитна угода між АТ «Укрзалізниця» та ЄБРР укладена 09.11.2018, але протягом більше 1 року реалізована не була та 31.12.2019 скасована.

При цьому, АТ «Укрзалізниця» сплатила на користь ЄБРР згідно з умовами кредитної угоди комісію та інші платежі на суму 2,8 млн дол. США.

Через нерозпорядливість особисто голови правління Є. Кравцова та члена правління І. Юрика товариству нанесено прямі збитки в обсязі 2,8 млн дол. США (75,0 млн грн).

За аналогічним сценарієм розвивається робота з використання позики ЄБРР на електрифікацію залізничного напрямку Долинська – Миколаїв – Колосівка, угода про яку підписана 14.04.21, а розпочати вибірку коштів лише планується у III кв. 2021 р. Угода передбачає 0,5% річних на невибрану суму. Таким чином 22.02.2021 АТ «Укрзалізниця» уже сплачено 1,9 млн дол. США. Відповідального за цю безгосподарність не визначено.

Міністерство інфраструктури, що відповідно до законодавства, розробляє та реалізує державну політику в сфері залізничного транспорту, несе відповідальність за його розвиток, не могло не помітити, що "витворює" з оновленням основних фондів та використанням передбачених на це Урядом

джерел фінансування безвідповідальне керівництво АТ «Укрзалізниця». Але адекватних дій щодо запобігання цьому ТСК не виявила.

ТСК пропонує:

1. Кабінету Міністрів України дати принципову оцінку діяльності правління та наглядової ради АТ «Укрзалізниця» щодо системних провалів у виконанні затверджених планів капвкладень та використанням визначених Кабміном джерел їх фінансування. Члена правління АТ «Укрзалізниця», відповідального за цю сферу – звільнити.

Не можуть мати місце парадокси, коли за підсумками 2019 р. за умови виконання плану капвкладень на 58%, а в будівництво на 1/3, діяльність органів управління АТ «Укрзалізниця» визнається Урядом задовільною.

2. Матеріали перевірки стосовно злочинної бездіяльності Е. Кравцова, І. Юрика, членів правління відносно використання кредитів ЄБРР, що нанесла АТ «Укрзалізниця» збитки в особливо великих розмірах, передати відповідним слідчим органам.

8. Утримання основних фондів (ремонт і технічне обслуговування)

Ключовим фактором забезпечення безпечної та ефективної експлуатації основних фондів є планомірне і адекватне виконання заходів з їх утримання, у першу чергу, щодо ремонту і технічного обслуговування. На залізничному транспорті, унаслідок специфіки конструкції рухомого складу та колії, підвищених вимог до безпеки руху, запроваджено Планово-попереджувальну систему технічного обслуговування і ремонту основних фондів, яка закріплена низкою державних нормативно-правових актів.

Головна задача такої системи - попередити вихід з ладу деталей і механізмів шляхом їх ремонту чи заміни підчас планових ремонтів, з метою забезпечення належної безпеки руху, та не допущення, таким чином, можливих тяжких інцидентів (аварій чи катастроф).

Другою, але рівнозначно важливою, задачею є забезпечення належної працездатності засобів виробництва, у першу чергу, шляхом виконання передбачених конструктором і виробником регламентних робіт, зокрема вчасної заміни оливи та мастил, фільтрів, щіток електромашин, інших деталей та елементів, що швидко зношуються. Періодичність відповідних поточних та капітальних ремонтів жорстко залежить від фактично виконаних обсягів перевізної роботи, перелік та обсяги ремонтних робіт затверджено державними нормативами. Усе передбачено і унормовано.

Обсяги коштів, в яких частина ресурсу основних фондів, що експлуатуються, переносяться на собівартість перевезень (крім амортизації), визначаються саме вартістю їх технічного обслуговування і ремонту за умови дотримання періодичності та вимог їх ремонтної документації. Наразі ці положення ***грубо порушуються***.

Некомпетентні правління та наглядова рада АТ «Укрзалізниця», зорієнтовані умовами трудових договорів з ними на забезпечення максимальних прибутків, починаючи з 2016 р., щорічно подають на затвердження фінансові плани з плановими витратами на ремонт у рази менше нормативно встановлених, а Мінінфраструктури, що визначає та відповідає за технічну політику в галузі,

своїми підписами підтримує це свавілля та мириться з системним невиконанням навіть таких, занижених, планів.

В *Таблиці 8.1.* приведені надані АТ «Укрзалізниця» дані щодо фактичних витрат на ремонт і обслуговування основних фондів за їх видами у 2016 - 2020 рр. в порівнянні із нормативною потребою, а також звітом 2012 р. Нормативна потреба розрахована на фактичний обсяг перевізної роботи з урахуванням індексу цін виробників промислової продукції.

Особливо звертає на себе увагу фінансування ремонту вантажних вагонів – в 6,4 рази менше потреби в минулому та майже "0" в плані на 2021 р. Такі дії можна розцінити як такі, що спрямовані на повне знищення свого парку, у той час, коли цей сегмент бізнесу є високоприбутковим.

Таблиця 8.1.

Фактичні витрати АТ «Укрзалізниця» на ремонт і обслуговування основних фондів за їх видами у 2012 р. та 2016 - 2020 рр.

		2012	2016		2017		2018		2019		2020		2021	
		Факт	Потр.	Факт	Потр.	Факт	Потр.	Факт	Потр.	Факт	Потр.	Факт	Потр.	План
Локо-мотиви	млрд грн	1,32	2,42	1,01	2,78	1,30	3,14	1,43	2,89	1,45	3,01	1,46	3,39	1,04
	\$US млрд	0,17	0,10	0,04	0,11	0,05	0,12	0,05	0,11	0,06	0,11	0,05	0,12	0,04
Інфра-структура	млрд грн	2,44	4,48	2,17	5,15	1,48	5,81	1,82	5,35	2,11	5,56	2,30	6,26	2,27
	\$US млрд	0,31	0,18	0,09	0,19	0,06	0,21	0,07	0,21	0,08	0,21	0,09	0,22	0,08
Вантажні вагони	млрд грн	1,52	2,89	0,79	3,30	0,74	3,89	0,59	3,52	0,55	3,45	0,50	3,75	0,00
	\$US млрд	0,19	0,11	0,03	0,12	0,03	0,14	0,02	0,14	0,02	0,13	0,02	0,13	0,00
Пасажир. рухомий склад	млрд грн	0,54	0,78	0,43	0,92	0,51	1,11	0,66	1,06	0,58	0,58	0,36	0,63	0,46
	\$US млрд	0,07	0,03	0,02	0,04	0,02	0,04	0,02	0,04	0,02	0,02	0,01	0,02	0,02
Приміськ. рухомий склад	млрд грн	0,34	0,64	0,33	0,71	0,38	0,80	0,51	0,70	0,48	0,48	0,42	0,52	0,46
	\$US млрд	0,04	0,03	0,01	0,03	0,01	0,03	0,02	0,03	0,018	0,02	0,016	0,02	0,016
Всього	млрд грн	6,16	11,20	4,73	12,86	4,41	14,75	5,01	13,52	5,17	13,08	5,04	14,55	4,23
	\$US млрд	0,77	0,44	0,19	0,49	0,17	0,55	0,19	0,52	0,20	0,49	0,19	0,50	0,15

На *Діаграмі 8.1.* порівняно динаміку зміни фактичних обсягів фінансування ремонту основних фондів та потреби в них.

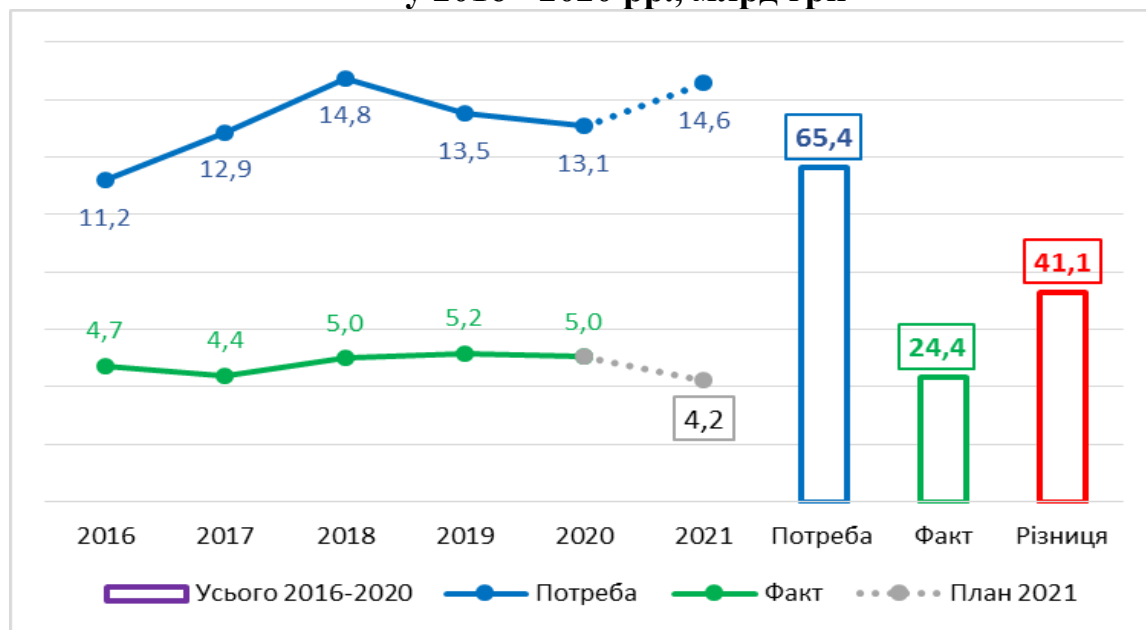
Як показує аналіз починаючи з 2016 року АТ «Укрзалізниця» фінансує ремонт переданих йому основних фондів в 2,4-2,9 рази менше потреби, штучно скорочує таким чином операційні витрати в середньому на 8,2 млрд грн на рік, та свідомо доводить до повного занепаду рухомий склад і колію.

Таким чином, правління і наглядова рада АТ «Укрзалізниця», Мінінфраструктури щорічно подають на затвердження Уряду (як елемент фінплану) занижені на 63% (на 8,2 млрд грн) планові витрати на ремонт основних фондів, чим системно і свідомо знищують експлуатаційні можливості залізничного рухомого складу і колії, що має прямі ознаки злочину.

Протиправно зменшуючи операційні витрати на ремонт основних фондів (на понад 8 млрд грн щороку), керівництво товариства вводить в оману державу і суспільство стосовно реального стану АТ «Укрзалізниця», показує штучну прибутковість та отримує за це премії, що носить також ознаки шахрайства.

Діаграма 8.1.

Витрати АТ «Укрзалізниця» на ремонт і обслуговування основних фондів у 2016 - 2020 рр., млрд грн



8.1. Тяговий рухомий склад

Визначальним для здатності АТ «Укрзалізниця» здійснювати перевезення є тяговий рухомий склад. Від його кількості, наявних виробничих характеристик та технічного стану безпосередньо залежать обсяги перевезень вантажів і пасажирів, якість надаваних послуг. Локомотиви найбільш складна та чутлива до технічного обслуговування і ремонту залізнична техніка. В *Таблиці 8.1.1.* наведено дані про структуру локомотивного парку АТ «Укрзалізниця» та його зміни.

У 2015 р. до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця» було передано 3 847 локомотивів, з яких в робочому стані (експлуатація та резерв) знаходилось 2 699 од. (67%). За п'ять років (*Діаграма 9.1.*) інвентарний парк скорочено на 296 од. (8%), а робочий (експлуатація та резерв) – на 674 од. (25%). На сьогодні в експлуатації та резерві утримується 57% інвентарного парку.

Таблиця 8.1.1.

**Структура локомотивного парку АТ «Укрзалізниця»
у 2015 р. та 2020 р., одиниць**

	Інвентарний парк, од.		Зменшення		Експлуатація та резерв, од.		Зменшення	
	2015	2020	Од.	%	2015	2020	Од.	%
Усього локомотивів	3 847	3 551	296	7,7	2 699	2 025	674	25,0
Магістральні електровози	1 720	1 596	124	7,2	1 233	1 012	221	17,9
Магістральні тепловози	718	702	16	2,2	469	229	240	51,2
Маневрові тепловози	1 409	1 253	156	11,1	997	784	213	21,4

Через системне недофінансування ремонтних робіт (коштів виділялося лише 1/3 від потреби) утримання локомотивів здійснюється в значній мірі шляхом розбирання інших, за принципом із кількох зібрати один – такий собі "технічний канібалізм". Тому сотні локомотивів інвентарного парку розібрано, розграбовано і відновленню вже не підлягають. Державі, як єдиному акціонеру АТ «Укрзалізниця», нанесено прямих збитків на десятки млрд грн. Відповідальні:

директори регіональних філій (залізниць), які є балансоутримувачами, та член правління Франтішек Буреш. Придатності локомотивів, які рахуються в складі експлуатації та резерву, до належного виконання тягових функцій та забезпечення безпеки руху приведено нижче (Таблиця 8.1.2. та Діаграма 8.1.2.).

Діаграма 8.1.1.



Аналіз наданих АТ «Укрзалізниця» на розгляд ТСК даних свідчить про те, що понад 60% локомотивів, які експлуатуються, для цього технічно не придатні, чинні нормативи та Правила технічної експлуатації (ПТЕ) їх експлуатацію забороняють (Таблиця 8.1.2. та Діаграма 8.1.2.). Щоб їх відремонтувати та привести в належний технічний стан потрібно у 2021 р. витратити понад 8 млрд грн. Заплановано лише 1,04 млрд грн.

Стрімке **скорочення обсягів перевезень** за таких умов **неминуче**.

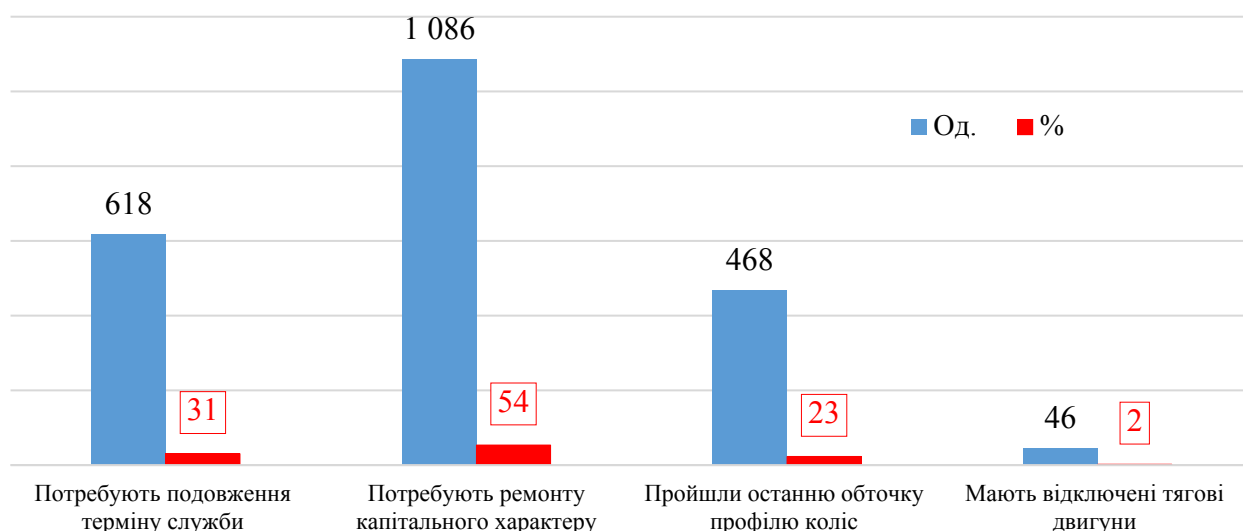
Таблиця 8.1.2.

Показники	Од.	% до експл. парка	Пояснення
1. Експлуатаційний парк та резерв	2025	100	—
2. Потребують подовження терміну служби	618	31	Чинні нормативи забороняють їх експлуатацію - загроза безпеці руху
3. Потребують ремонту капітального характеру	1086 ⁵	54	ПТЕ забороняють їх експлуатацію - загроза безпеці руху
4. Пройшли останню обточку профілю коліс по товщині бандажу	468	23	Необхідна заміна колісних пар протягом року
5. Мають відключені тягові двигуни	46 (28 пасажир.)		ПТЕ категорично забороняють видачу таких локомотивів під поїзди

Діаграма 8.1.2.

⁵ Приведено дані 2019 р. У 2020 р. правлінням АТ"УЗ" введено нові нормативи обліку потреби в ремонтах.

Технічний стан експлуатаційного парку, 2020 р.



8.2. Вантажні вагони

АТ «Укрзалізниця», як перевізник, використовує для перевезень як свої вантажні вагони, так і вагони приватних компаній, що залучаються вантажовідправниками на праві власності чи договірних умовах.

В Україні функціонує повноцінний ринок послуг з надання у користування вантажних вагонів, вартість яких встановлюється механізмами економічної конкуренції. На цьому ринку АТ «Укрзалізниця» є одним із багатьох учасників, проте займає домінуюче становище з часткою понад 35%. У Таблиці 8.2.1. наведено дані про зареєстрований в Україні інвентарний парк вантажних вагонів та приведено зміна його кількості та ступень зносу.

Таблиця 8.2.1.

Зареєстрований в Україні інвентарний парк вантажних вагонів

Найменування	Роки	Усього	НВ	Ц	ОВ	ЗВ
Парк АТ"УЗ", тис. од.	2016	104,7	46,7	9,2	2,7	11,7
Середній знос, %	2016	91,6	89,6	87,4	94,2	97,8
Приватний парк, тис. од.	2016	63,2	39,4	11,9	2,3	2,8
Середній знос, %	2016	58,0	48,0	80,7	77,6	39,2
Парк АТ"УЗ", тис. од.	2020	105,4	50,1	8,6	2,8	11,6
Середній знос, %	2020	90,0	82,0	93,0	97,0	100,0
Приватний парк, тис. од.	2020	95,6	53,9	10,4	2,7	18,9
Середній знос, %	2020	59,4	53,8	86,2	77,6	46,3
Парк АТ"УЗ", що досяг (досягне) нормативно встановленого терміну	2020	73,7	35,4	5,4	2,5	11,6
	2025	81,9	36,4	7,0	2,7	11,6
Парк АТ"УЗ", що досяг (досягне) 1,5 нормативного строку служби, тис. од.	2020	18,4	13,9	0,6	2,1	2,0
	2025	39,0	30,3	1,4	2,3	758
Приватний парк, що досяг (досягне) нормативно встановленого терміну служби, тис. од.	2020	33,1	13,6	5,5	1,7	7,3
	2025	38,1	14,7	7,5	2,5	7,5

Приватний парк, що досяг (досягне) 1,5 нормативного строку служби, тис. од.	2020	7,8	5,8	0,2	1,0	0,0
	2025	15,6	11,2	1,3	1,0	0,4
Скорочення: Напіввагони – НВ ; Цистерни – Ц ; Обкотишовози – ОВ ; Зерновози – ЗВ						

За минулі 5 років парк вагонів власності АТ «Укрзалізниця» майже не змінився, середній рівень його зносу залишається критичним 90%, зокрема 73,3 тис. вагонів (70%) перетнуло нормативно встановлений термін служби, 18,4 тис. – відпрацювали півтора встановленого строку служби та з вимог безпеки руху мають бути списані. До 2025 р. списанню підлягають 39 тис. вагонів, або кожен третій.

Зовсім інакше виглядає приватний парк вагонів, який зріс на 32,3 тис. одиниць, або в 1,5 рази, середній знос становить 59,4%, що є прийнятним. До 2025 р. має бути списано 15,6 тис. старих вагонів, або 16%.

Український ринок послуг з надання у користування вантажних вагонів є відкритим, і тому у разі виникнення дефіциту українських вагонів (як АТ «Укрзалізниця», так і приватних) швидко поповняється іновагонами, парк яких в профіциті, та їх власники залюбки заробляють на високоприбутковому українському ринку.

Якщо в 2015 р. дефіцит робочого парку вагонів АТ «Укрзалізниця» та зареєстрованих в Україні приватних майже на 30 тис. одиниць компенсувався іновагонами, тоді вже починаючи з 2018 р. їх кількість є незначною (технологічною).

У Таблиці 8.2.2. приведено дані щодо використання вагонів робочого парку (дислокація Україна) для перевезення вантажів у 2015 р. та 2018-2020 рр.

Згідно з даними АТ «Укрзалізниця» у його робочому парку в середньому у 2015-2019 рр. рахувалось 54 тис. ваг., але унаслідок проблем з технічним станом вони більше простоювали ніж працювали.

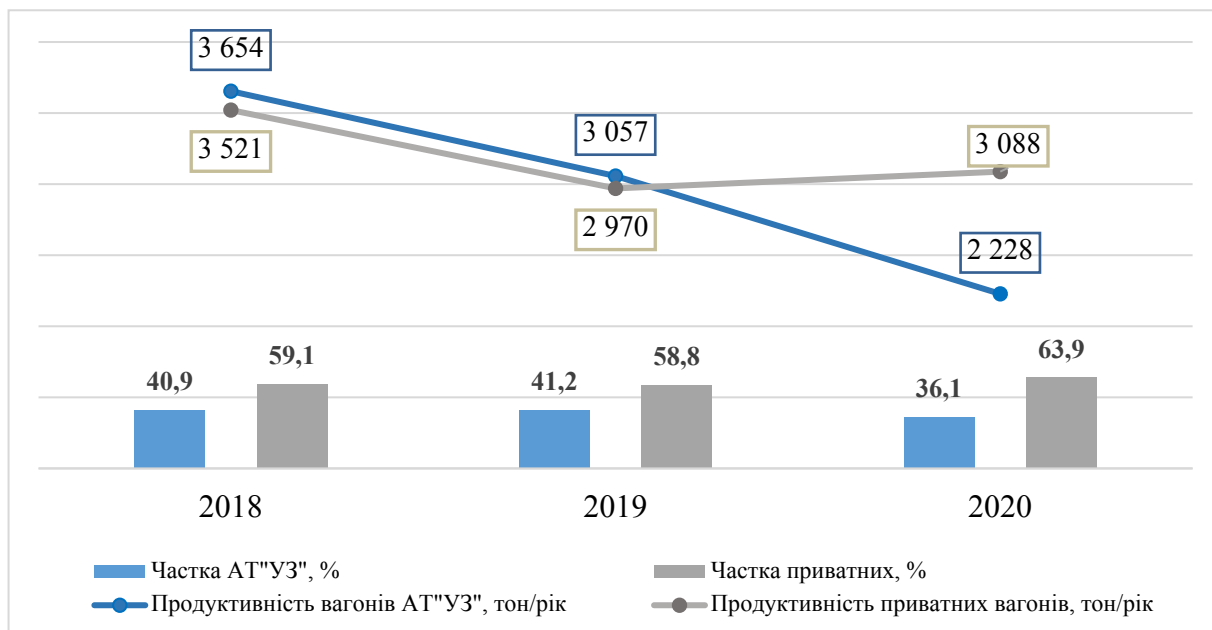
У 2020 р. ситуація різко погіршилась. В середньому за рік у роботі постійно було 36,7 тис. ваг., напіввагонів рахувалось - 24,4 тис., в роботі - 16,9 тис. При цьому продуктивність вагону АТ «Укрзалізниця» впала на 27% у порівнянні з 2019 р. (- 39% від 2018 р.) та стала менше продуктивності приватного вагону на 28%. (Діаграма 8.2.1.)

Таблиця 8.2.2.

Використання вагонів робочого парку (дислокація Україна) для перевезення вантажів у 2015 р. та 2018-2020 рр.

	2015	2018	2019	2020
Загальний робочий парк, тис. ваг.	143,3	142,6	128,3	101,7
Вагони АТ"УЗ", тис. ваг.	54,3	58,3	52,8	36,7
Приватні вагони, тис. ваг.	89,0	84,3	75,5	65,0
Частка АТ"УЗ", %	37,9	40,9	41,2	36,1
Частка приватних, %	62,1	59,1	58,8	63,9
Продуктивність вагонів АТ"УЗ, тон/рік	3 318	3 654	3 057	2 228
Продуктивність приватних вагонів, тон/рік	х	3 521	2 970	3 088

Діаграма 8.2.1.



Для подальшої оцінки роботи АТ «Укрзалізниця» з утримання і оновлення власного парку вантажних вагонів взято за основу два основних фактори:

1. Високий рівень рентабельності бізнесу з надання вагонів у користування для перевезень (за даними АТ «Укрзалізниця» у 2019 р. дохідність одного вагону складала 200 тис. грн, розрахункова собівартість – 130 тис. грн, рентабельність – 54%).

2. Для виконання АТ «Укрзалізниця», як публічним перевізником, зобов'язань щодо забезпечення перевезень універсальними вагонами дрібних відправлень, низьковартісних і військових вантажів необхідно зберегти власний парк універсальних вагонів не менше 40% від загального парку (Таблиця 8.2.3.).

Таблиця 8.2.3.

Розрахункова кількість універсальних вагонів потрібних АТ «Укрзалізниця» у 2020 р.

	Усього	В тому числі				
		КВ	П	НВ	Ц	Р
Парк універсальних вагонів АТ"УЗ", од.	22 535	1 740	2 013	16 890	1 773	119
Частка у загальному робочому парку, %	32,2	54,6	99,7	29,7	22,8	99,2
Скорочення: Криті – КВ; Платформи – П; Напіввагони – НВ; Цистерни – Ц; Рефрижератори - Р						

Ця вимога не виконується в цілому, та особливо щодо напіввагонів і цистерн, за умови наявності інвентарного парку у 3 та 4 рази більшого.

Роботоспроможність зношених на 90% вантажних вагонів повинна підтримуватись більш частими ремонтами та діагностуванням, як то передбачено чинною в Україні нормативною документацією, вимоги якої правлінням АТ «Укрзалізниця» грубо порушуються⁶.

⁶ Рішенням правління введено стандарт підприємства СТП 04-010:2018, що змінив періодичність ремонтів.

Якщо у 2015 р. було відремонтовано 28,9 тис. вагонів АТ «Укрзалізниця», то уже в 2019 р. – 18,9 тис., а в 2020 р. – 13,2 тис. одиниць, або в 2,2 раза менше, при цьому розмір інвентарного парку не змінився.

Таблиця 8.2.4.

Кількість відремонтованих універсальних вагонів АТ"УЗ", одиниць

	2015	2018	2019	2020	Зменшення у 2020 у порівнянні з 2015
Деповський ремонт	25,4	18,2	16,8	11,4	2,2 раза
Капітальний ремонт	3,5	2,1	2,1	1,8	1,9 раза
Всього ремонтів	28,9	20,3	18,9	13,2	2,2 раза

Як наслідок, з 105,4 тис. вагонів інвентарного парку в робочому парку АТ "УЗ" в 2020 р. в середньому на рік було 36,7 тис. од. або 35%, напіввагонів відповідно: 50,1 тис. од. в інвентарному та 16,9 або 34% у робочому.

Це неприховані дії щодо знищення парку переданих державою до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця» вантажних вагонів, що мають ознаки кримінального злочину. Відповідальний: Буреш Франтішек – член правління та директор департаменту вагонного господарства АТ «Укрзалізниця».

Таблиця 8.2.5.

Обсяги оновлення парку вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця», одиниць

	2016	2017	2018	2019	2020
Закупівля вагонів	650	250	250	0	0
Виготовлення вагонів на ВРЗ АТ"УЗ"	398	2 606	2 901	21	0
Всього оновлення	1 048	2 356	3 154	21	0

Починаючи з 2019 р. оновлення власного парку вантажних вагонів правлінням та наглядовою радою зупинено (Таблиця 8.2.5.). Вже залучений кредит ЄБРР на закупівлю 4 тис. вантажних напіввагонів не використано.

Це ще один наочний факт, що підтверджує цілеспрямоване намагання правління та наглядової ради АТ «Укрзалізниця» знищити власний парк вантажних вагонів. Під прикриттям лозунгу економії операційних витрат державному акціонерному товариству нанесено багатомільярдні збитки, які на порядок перевищують "економію" на ремонтах. Лише у 2020 р. АТ «Укрзалізниця» втратило понад 6 млрд грн доходів від вагонного бізнесу-сегменту, позбавило себе, як публічного перевізника, можливості виконання ряду перевізних функцій.

Мінінфраструктури своєю конформісткою позицією та невтручанням сприяло таким діям.

8.3. Пасажирський рухомий склад

Перевезення пасажирів АТ"УЗ" здійснює пасажирськими вагонами з використанням локомотивної тяги та самохідним (моторвагонним) рухомим складом: електропоїздами і дизель-поїздами.

За 5 минулих років АТ"УЗ" значно скоротило експлуатаційний парк, (Таблиця 8.3.1.) зокрема: пасажирських вагонів – на 1005 од. (26%); секцій електропоїздів (2 вагони в секції) – на 243 секції (21%), секції дизель-поїздів (3 вагони в секції) – на 66 секцій (31%).

Із 15 нових швидкісних поїзди в експлуатації лише 13, а станом на 01.05.21 – уже 12 поїздів.

Таблиця 8.3.1.

Структура парку пасажирського рухомого складу АТ"УЗ"

	Од. виміру	2015			2020		
		Інвентарний	Експлуатаційний	%	Інвентарний	Експлуатаційний	%
Пасажирські вагони	вагон	5 226	3 812	73	3 908	2 807	72
Швидкісні поїзди	поїзд	12	12	100	15	13	87
Електропоїзди	секція	1 391	1 170	84	1 294	927	72
Дизель-поїзди	секція	302	216	72	235	150	64

За період 2015-2020 років для забезпечення перевезення пасажирів розрахункова потреба швидкісного рухомого складу стала:

— 10 дев'ятивагонних складів міжрегіональних електропоїздів подвійного живлення HRCS2 виробництва Hyundai Rotem;

— 2 дев'ятивагонних склади міжрегіональних електропоїздів подвійного живлення ЕКр1 виробництва публічного акціонерного товариства «Крюківський вагонобудівний завод»;

— 2 п'ятивагонні склади міжрегіонального поїзду на локомотивній тязі виробництва публічного акціонерного товариства «Крюківський вагонобудівний завод»;

— 2 шестивагонні склади електропоїздів подвійного живлення EJ-675 виробництва «Skoda Vagonka a.s.»;

— 1 дизель-поїзд ДПКр-3 виробництва публічного акціонерного товариства «Крюківський вагонобудівний завод» (період експлуатації 2019-2020 роки).

Через системне недофінансування 41% експлуатаційного парку пасажирського рухомого складу потребує різних видів ремонтів, які наразі відкладені через відсутність підняття цін на пасажирські перевезення до економічно обґрунтованого рівня, і через відсутність компенсації з бюджету за соціально важливі та пільгові перевезення пасажирів.

Якщо пасажирські вагони локомотивної тяги, які потребують ремонту, згідно з вимогами ПТЕ виводяться із експлуатації і простоюють в очікуванні ремонту, то 61% електропоїздів та майже всі дизель-поїзди продовжують експлуатуватися в непридатному для цього технічному стані, наражаючи пасажирів та поїзні бригади на небезпеку.

Ремонти швидкісного рухомого складу здійснюються сторонніми організаціями на підставі укладених договорів.

Таблиця 8.3.2.

Потреба в ремонті пасажирського рухомого складу АТ"УЗ", 2021 р.

	Од. виміру	Потребують ремонту			
		КР	%	ДР	%
Пасажирські вагони	вагон	337	12	176	6
Швидкісні поїзди	поїзд	2	15	—	—
Електропоїзди	секція	494	53	76	8
Дизель-поїзди	секція	146	97	30	20

Планом капітально-відновлювальних ремонтів (КВР) пасажирських вагонів в умовах депо у 2021 році передбачене виконання ремонтів 50 вагонів, з яких

перехідних з 2020 року — 31 вагон. З 19 вагонів нового плану 2021 року 18 вагонів на сьогодні не взято в ремонт, вагоне не експлуатуються, знаходяться в очікуванні ремонту.

Крім цього в неробочому парку простоюють в очікуванні капітально-відновлювального ремонту понад 200 пасажирських вагонів, оновлення яких дозволило б значно покращити рівень дохідності та якості пасажирських перевезень, особливо у період пандемії COVID-19.

Планова та фактична собівартість проведення ремонту та модернізації пасажирських вагонів далекого сполучення, тис. грн.

Таблиця 8.3.4.

Вид ремонту	2016		2017		2018		2019		2020	
	План	Факт	План	Факт	План	Факт	План	Факт	План	Факт
ДР	120,5	133,3	202	173,3	292,1	222,5	300	353,9	412	359,8
КР-1	323,3	296,2	480	341,1	595,6	490	600	706	1111	945
КР-2	4780	4412	990	9333,3	1300	1096	2360	2889	0	0
КВР	7000	7497	8000	8419	8500	9187	10485	11847	10485	16130

Інвентарний парк пасажирських вагонів складає близько 3800 од. В робочому парку – 220 од (58%). При затвердженні графіка руху пасажирських поїздів на 2020-2021 роки було заплановано використовувати 2803 вагона в пасажирських перевезеннях. Але у зв'язку з пандемією обсяги перевезень значно скорочені.

До літніх перевезень заплановано підготувати 2382 вагона (обладнаних системою кондиціонування повітря (СКП) – 1199 од). Невиконання плану складає близько 50 вагонів, а у понад 300 вагонів система кондиціонування повітря не підготовлена до роботи в літку (не заправлена холодоагентом).

У робочому парку пасажирських вагонів міжнародного габариту РІЦ знаходяться лише 10 вагонів, з яких 4 вагона у Львові. Решта вагонів простоюють в очікуванні ремонтів. Для щоденного курсування безпересадочної групи вагонів Київ-Відень необхідно щонайменше 6 вагонів. Загалом в очікуванні деповського ремонту (ДР) знаходяться 8 РІЦ, в очікуванні капітального ремонту першого обсягу (КР-1) – 17 вагонів РІЦ.

У 2020 році філія «Пасажирська компанія» придбала два вагони типу РІЦ вартість яких склала до 28 млн. грн. Станом на сьогодні вагони не експлуатуються за призначенням.

Виконання технічного обслуговування у третьому обсязі (ТО-3) вагонів виконується в умовах депо, які знаходяться на відстані від 200 до 1400 км, при вартості 1 км – 15 грн (робота провідників, маневрова робота). Як приклад, з Ужгорода в Дніпро – 1442 км, зі Львова в Запоріжжя – 1229 км, зі Сміли в Маріуполь – 1316 км, з Одеси в Харків – 762 км. Хоча самі депо та дільниці мають право виконання таких робіт та відповідний штат працівників. За період з 01 квітня по 31 травня виконано технічне обслуговування (ТО-3) з пересилкою 133 пасажирських вагонів, при загальній відстані пересилок 30486 км. Це сприяє накопиченню вагонів, що очікують планового технічного обслуговування (ТО-3),

оскільки депо-виконавці не в змозі охопити весь обсяг ремонту. На сьогодні цілодобово простоюють в очікуванні технічного обслуговування (ТО-3) понад 120 пасажирських вагонів. Практика пересилок вагонів для технічного обслуговування (ТО-3) на значні відстані вже призвела до незапланованих непродуктивних витрат на суму понад 44 млн. грн.

Критична ситуація виникла через відсутність на виробничих підрозділах філії «Пасажирська компанія» АТ «Укрзалізниця» необхідного запасу гостронеобхідних товарно-матеріальних цінностей (ТМЦ): гальмівні колодки, суцільнокатані колеса, мастило ТСП-10 та ЛЗ-ЦНІИ, холодоагенту різних марок, двокомпонентна фарба, гальмівних рукавів ум.№369-А, підшипників буксових та для хвостовиків редукторів ЕЮК, ВБА, ТЕНів високовольтних, ламп розжарювання на 54В, запасних частин для ремонту візків, кабелю 95 мм² високовольтного, фанери важкогорючої, запасних частин для гальмівного обладнання, пластику, карданних валів МАБ-2.

8.3.1. База обслуговування пасажирів

Під час робочої поїздки, члена ТСК Мурдія І.Ю. з експертами, до виробничого підрозділу «Вагонна дільниця станції Київ-Пасажирський» філії «Пасажирська компанія» та отримавши відповідь від АТ «Укрзалізниця» за підписом в.о. члена правління О.С. Перцовського, від 11.06.2021 №Ц-5-88/2979-21 було встановлено, що несправність, в середньому, по підприємствах філії, які відповідають за стан та якість білизни, становить 63 %. На виробничому підрозділі «вагонна дільниця станції Київ-Пасажирський» філії «Пасажирська компанія», підприємстві де найбільший об'єм прання та прасування білизни, з 15 одиниць прального обладнання 12 не справні, це становить 80 %, з 9 одиниць прасувального обладнання 3 несправні — 30 %. На виробничому підрозділі «вагонна дільниця Харків» філії «Пасажирська компанія» з 13 одиниць прального обладнання 10 знаходяться у несправному у стані — 77 %, з 8 одиниць прасувального обладнання 5 несправні — 62 %. Також у виробничому підрозділі «вагонна дільниця станції Київ-Пасажирський» філії «Пасажирська компанія» не використовується в роботі «Автоматична пакувальна лінія LIGO-FP6000» виробництва Італія, придбана в 2010 році.

Крім того в 2021 році не укладено договори на ремонт прально-прасувального обладнання, не зважаючи на те, що планами передбачені на це кошти в обсязі 29 806 тис. грн. Одна єдина працююча машина Lарauw C3000 має продуктивність 220 кг/год (фактична), що становить $\pm 5\%-10\%$ від можливого завантаження у літній період. Резервні потужності у разі поломки відсутні.

Відсутність розділення потоків забрудненої та чистої білизни. Згідно з правилами прання, брудна білизни повинна бути розділена від чистої та за жодних умов вони не повинні перетинатися. Візки для білизни не мають бортів. Такий недолік призводить до того, що постільна білизна може випадати з візка і повторно забруднюватись. Візки не помічені маркуванням «чиста» та «брудна», що призводить до порушень та можливості помилкового використання для перевезення чистої білизни у візках для брудної.

Повністю відсутні сервісні договори на пральне обладнання з лютого-березня 2021 року. Навіть у разі негайного запуску процедур закупівлі, вони не будуть

реалізовані раніше серпня 2021. Поставки запасних частин у літній період під питанням.

Технічний стан прасувального обладнання незадовільний. Впродовж 2020-2021 років технічне обслуговування не проводилось, згідно аналізу документів, які надала філія.

Станція водопідготовки не працює як мінімум з 2019 року. Відсутність підготовленої води має дуже негативний вплив на всі аспекти прання: вузли та агрегати машин швидше виходять із ладу (інкрустація, накип), підвищене використання миючих засобів, посіріння білизни, збільшення маси білизни за рахунок накипу, псування волокон.

Договори на обслуговування системи для кондиціювання повітря в пральних комплексах відсутні.

Відсутня технологія та договори на дезінфекцію м'якого з'ємного інвентарю (подушки, матраци, ковдри).

В кваліфікаційних вимогах до постачальників хімії відсутній необхідний досвід постачання та успішної роботи саме на тунельних пральних комплексах України. Принципи роботи тунельних машин та програмування дозуючого обладнання має суттєві особливості в порівнянні з барабанними пральними машинами. Не зазначено і вид санкцій, які можуть бути застосовані до постачальників миючих засобів у разі незадовільної якості прання, миючих засобів чи технології в цілому.

Що стосується вагономийного комплексу було встановлено, що відсутня технічна можливість мити вагони при температурі нижче – 3С°. Не працюють, як мінімум 4 стійки подачі води/миючого розчину. Система дозування не має процесорного керування. Відбувається ручна подача розчину, концентрація регулюється в ручну.

Висновок. Проаналізувавши стан прально-прасувальних комплексів було встановлено, що погана якість прання білизни, спричинена застарілим обладнанням, некваліфікованим персоналом, недоліками фінансування та наявністю «ручної праці»(відсутність автоматизованих процесів). Великий потік скарг, невдоволених пасажирів, на якість білизни: вологість, брудна, має неприємний запах. Найважчі умови праці працівників прально-прасувальних комплексів, температура 60 С° в цеху, відсутність вентиляції і знову ж таки, наявність ручної праці. Низька заробітна плата та тяжкі умови праці тягне за собою неуккомплектованість штату працівників.

Проаналізувавши стан вагономийних комплексів було виявлено, роботу комплексів на 20% від своїх виробничих потужностей. Відсутність проведення капітальних ремонтів. Неякісна мийка складів поїздів і локомотивів, що призводить до невдоволення пасажирів. Розташування вагономийного комплексу невдало, як правило це тупикові ділянки підприємства, що призводить до низької пропускної здатності.

ТСК пропонує.

1. Створення ПрАТ з посиленням відповідальний менеджментом, концентрація на якісних послугах для пасажирів, самофінансування.
2. Автоматизація процесів обліку, контролю, діджіталізація (RFID мітки).

Впровадження інновацій в технології прання (системи дозування, модернізація пральнь тунельними сучасними лініями).

3. Установка портальних мийок по шляху проходження потягів. Електрифікація/екологічність і модернізація ділянок комплектації (електрокари, сканери, портали обліку).

4. Надання послуг з прання і обробки білизни, спеціального одягу для всіх підрозділів АТ «Укрзалізниця».

5. Послуги для широкого соціального і державного сектора економіки України.

6. Перейняття досвіду Казахських залізниць по створенню нового проекту якості прально-прасувальних та вагономийних комплексів)

8.4. Інфраструктура

Інфраструктура поряд з тягою є визначальним фактором забезпечення перевізної здатності залізничного транспорту України. Її пропускні можливості безпосередньо визначають обсяги та швидкості перевезень вантажів і пасажирів.

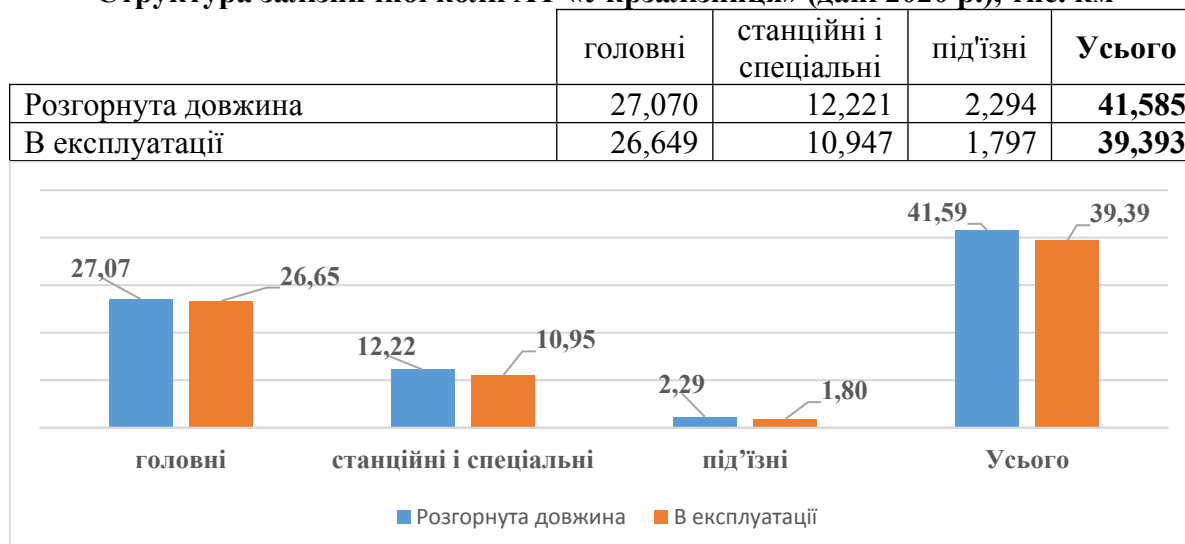
Колії, системи енергозабезпечення і управління рухом поїздів та інші об'єкти інфраструктури є державною власністю і передані АТ «Укрзалізниця» на праві господарського видання.

Товариство зобов'язано належним чином утримувати та оновлювати інфраструктуру, а його правління і наглядова рада безпосередньо несуть за це відповідальність перед державою.

На балансі АТ «Укрзалізниця» перебуває **41,6⁷** тис. км головних, станційних, спеціальних і під'їзних колій, з яких експлуатується **39,4⁸** тис. км.

Діаграма 8.4.1.

Структура залізничної колії АТ «Укрзалізниця» (дані 2020 р.), тис. км



До складу інфраструктури залізничного транспорту **не входить** залізнична інфраструктура, якою володіють суб'єкти господарювання і використовують її виключно для власних потреб та на якій працює рухомий склад таких суб'єктів, що не має права виходу на інфраструктуру залізничного транспорту (так звані "об'єкти промислового залізничного транспорту").

⁷ Розгорнута довжина

⁸ Розгорнута довжина

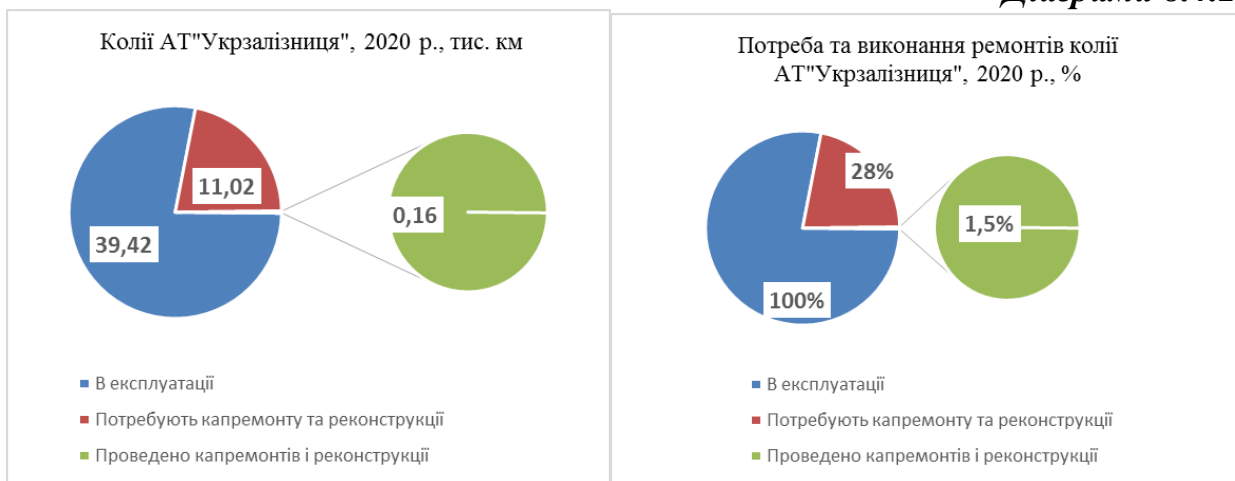
Як свідчить аналіз, інфраструктура АТ «Укрзалізниця» утримується і оновлюється неналежно. Починаючи із 2016 р. витрати на її ремонт і обслуговування безпідставно скорочено у порівнянні з 2012 р. у 3,5 раза. Навіть поточні потреби, розраховані фахівцями АТ «Укрзалізниця», реалізовані за 5 років лише на 37%, недовкладення **16,8** млрд грн.

З майже **27** тис. км головних колій **36%** (9,8 тис. км) потребували капітального ремонту і реконструкції, на яких у 2020 р. виконано відповідних робіт лише на 145,93 км (**1,6%** від потреби). Також, капітального ремонту і реконструкції потребують 1,87 тис. км (**17%**) станційних і спеціальних колій, на яких за той же період виконано відповідних робіт лише на 14,46 км (**0,77%** від потреби). Крім того, з наявних 43,9 тис. стрілочних переводів потребують ремонту капітального характеру 12,1 тис. (**28%**).

Аналіз наведеної на Єдиному державному веб-порталі відкритих даних інформації (свідчить, що у 2021 р. ситуація наблизилась до критичної межі та має суттєві ознаки **загрози безпеці критичної інфраструктури**.

Наразі капітального ремонту і реконструкції потребують понад **11** тис. км залізничних колій (*Діаграма 8.4.2.*), або **31%** від загальної протяжності експлуатованих колій. Виконання таких робіт складає від потреби 5,5% у 2018 р., 2,5% у 2019, 1,5% у 2020 р. та 0,04% у 1 кв. 2021 р.

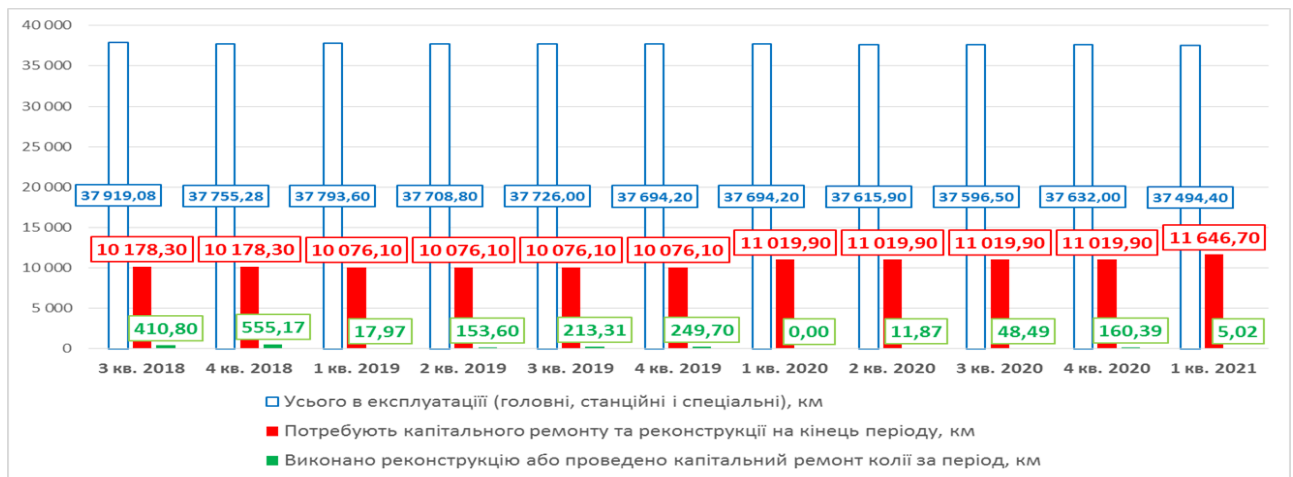
Діаграма 8.4.2.



Джерело: Єдиний державний веб-портал відкритих даних. https://data.gov.ua/dataset/dc4b9fe0-6888-4e6e-8bf6-c6b05baf32aa/resource/f7c76d96-2d8c-4865-84f0-65ed1d72b181/download/f22_12_2020.xlsx (враховано усі типи колій: головні, станційні, спеціальні, під'їзні)

Діаграма 8.4.2.

Виконання ремонтів колії АТ «Укрзалізниця» у 2018-2021 рр., км



Через неможливість подальшої експлуатації в останні роки закрито: 0,4 тис. км головних та 1,8 тис. км станційних колій, 2,5 тис. стрілочних переводів. Наразі встановлено 31,8 тис. обмежень швидкості руху поїздів. На 272 км головних колій швидкість руху обмежена до 25 км/год або, навіть, до 15 км/год, що є аварійним режимом пропуску поїздів.

Загальна вартість відкладених ремонтно-відновлювальних робіт капітального характеру складає 52,0 млрд грн у сьогоднішніх цінах.

Відповідальним за технічний стан інфраструктури є в.о. члена правління Роман Черніцький.

Діаграма 8.4.3.

Виконання ремонтів колії АТ «Укрзалізниця» у 2018-2021 рр., %



8.5. Висновки

Зведені дані щодо технічного стану та потреби в ремонтах основних видів виробничих фондів (Таблиця 8.5.1.) унаслідок господарської діяльності керівництва АТ «Укрзалізниця» (а точніше безгосподарності і бездіяльності) свідчать про ситуацію близьку до катастрофічної.

Загальна вартість відкладених ремонтів, відновлювальних робіт капітального характеру у діючих цінах станом на I кв. 2021 р. склала астрономічну, порівняну з річним доходом АТ «Укрзалізниця» суму - 73,7 млрд грн, з яких 38,5 млрд накопичено за останні 5 років.

В критичній ситуації знаходиться парк локомотивів і електропоїздів, понад

50% яких експлуатуються в непридатному для цього технічному стані. На краю зникнення стоїть парк вантажних вагонів і дизель-поїздів. Менше постраждала від такої "розрухи" інфраструктура завдяки зниженню інтенсивності її зносу внаслідок скорочення обсягів перевезень, проте повернення їй здатності повноцінно забезпечувати перевізний процес потребує колосальних коштів.

Таблиця 8.5.1.

Зведені дані щодо технічного стану та потреби в ремонтах основних видів виробничих фондів

	Одиниці виміру	На балансі	Експлуатуються	Потребують ремонту відновлювальних робіт капітального характеру		Вартість відкладених ремонтів, відновл. робіт капітального характеру у діючих цінах, млрд грн
				кількість	% до експлуатованих	
Головні колії	тис. км	27,1	26,7	9,8	36	52,0 (16,8) ⁹
Стрілочні переводи	тис. од.	43,9	41,4	12,1	28	
Локомотиви	од.	3551	2025	1086	54	8,2
Вантажні вагони	од.	105,4	36,7	27	74	5,9
Пасажирські вагони	од.	3908	2807	545	20	2,6
Швидкісні поїзди	поїзд	15	13	2	15	0,3
Приміські електропоїзди	секція	1294	927	570	61	4,7
Дизель-поїзди	секція	235	150	176	117	
Усього						73,7 (38,5)*

Фінпланом 2021 р. на ремонт виробничих засобів передбачено 4,23 млрд грн, що на 1 млрд менше факту минулого року та на 10,32 млрд грн менше нагальної потреби. Це курс на остаточне знищення ресурсу основних фондів, що ще залишився, і тому фінплан має бути негайно переглянутий.

Витрати на ремонт і технічне обслуговування основних фондів мають бути збільшені до поточних потреб (+10,32 млрд грн), а відкладені ремонти за останні 5 років (38,5 млрд грн) мають бути профінансовані протягом 2021-2025 рр.

Втрачене державою і народом має бути повернуто, зокрема, шляхом створення в АТ «Укрзалізниця» цільового інвестиційного фонду, з наповненням його за рахунок 100% амортизаційних відрахувань та 100% чистого прибутку після оподаткування, для чого звільнити АТ «Укрзалізницю» від сплати дивідендів.

⁹ Накопичено за останні 5 років.

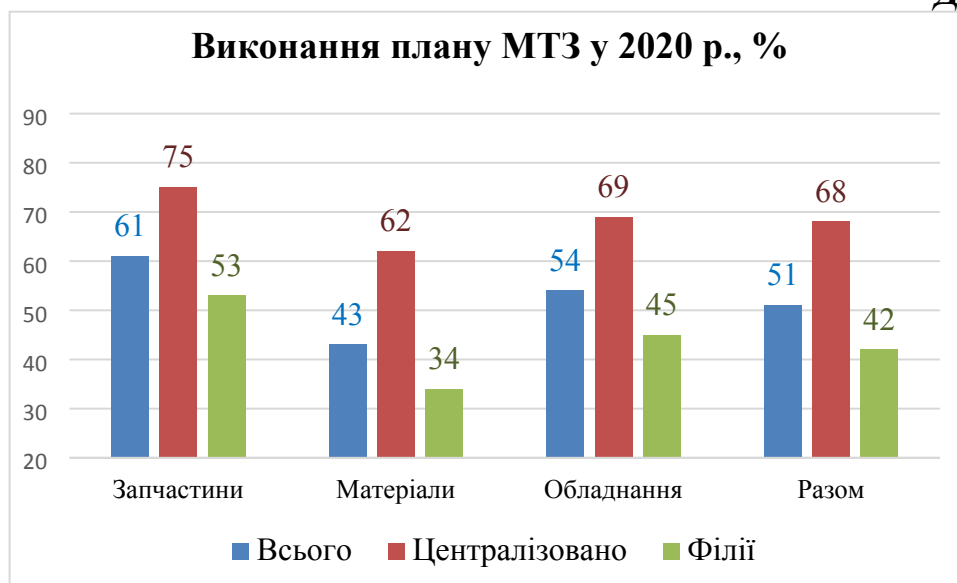
9. Матеріально-технічне забезпечення

Постачання запчастин, матеріалів та обладнання для ремонтного виробництва АТ «Укрзалізниця» здійснюється *централізовано* через філію Центр забезпечення виробництва (згідно з планом 2020 р. це **34%**) та *самостійно* виробничими філіями, перш за все регіональними філіями (залізницями).

План постачання відповідає планам ремонту виробничих засобів, як було зазначено раніше, лише на 1/3 відповідають потребі.

Діюча система постачання АТ «Укрзалізниця» надто централізована, зорієнтована на валові обсяги, відірвана від потреб ремонтних виробничих підрозділів, безвідповідальна, несе в собі великі ризики використання для корупційних схем.

Діаграма 9.1.



В *Таблиці 9.1.* наведено показники постачання за 2020 рік. Ремонтні виробничі структурні підрозділи в цілому забезпечені матеріально-технічними ресурсами лише на 51% доведеного їм плану ремонту, а матеріалами і того менше – на 43%.

Постачальницькі підрозділи і структури не відповідають за дотримання строків поставки, комплектність та обсяги закупок.

Так, наприклад, в 2020 р. поставлено вагонного литва 5% від потреби, підшипників рухомого складу – 9%, контактного дроту на електрифіковані дільниці – 15%, елементи скріплення колії – 31%, шпал залізобетонних – 41% і т. і.

Таблиця 9.1.

Виконання плану матеріально-технічного забезпечення у 2020 р., млн грн

	Всього			Централізовано			Самостійно		
	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%
Запчастини	2 850	1 746	61	1 024	770	75	1 827	975	53
Матеріали	4 042	1 743	43	1 278	795	62	2 763	949	34

Обладнання	1 267	682	54	462	321	69	805	361	45
Разом	8 159	4 171	51	2 764	1 886	68	5 395	2 285	42

Тому навіть мізерні плани ремонту постійно не виконуються, ремонти здійснюються з грубими порушеннями ремонтних допусків і технології, більше на папері ніж у реальності.

Бездарне, безвідповідальне правління АТ «Укрзалізниця» його управлінський ланцюг не здатні організувати ремонтне виробництво, своїми некомпетентними рішеннями перетворили раніше налагоджену систему в хаос.

10. Промисловість

Держава передала до складу АТ «Укрзалізниця» виробничі потужності оптимізовані під існуючі на той час обсяги ремонту та споживання. До складу товариства ввійшли кілька сотень виробничих структурних підрозділів, що здійснюють технічне обслуговування та поточний ремонт виробничих засобів (підтримують та частково відновлюють їх ресурс, який в процесі експлуатації постійно втрачається), зокрема: 74 локомотивних депо; 35 вагоноремонтних депо; 14 депо з ремонту пасажирських вагонів, приміських електро- та дизель-поїздів; 92 дистанцій колії; 60 дистанцій сигналізації та зв'язку; 39 дистанцій електропостачання та ін.

Для забезпечення капітального ремонту (повне відновлення ресурсу) виробничих засобів та виробництва продукції було передано:

- 7 заводів з ремонту та будівництва рухомого складу;
- 6 заводів з випуску продукції для відновлення об'єктів інфраструктури;
- 33 колійних машинних станцій для здійснення капітального ремонту та реконструкції колії;
- 6 центрів колійних робіт (такі собі комплекси важких колійних машин для будівництва та механізованого ремонту колії);
- 1 енергопоїзд для будівництва і ремонту контактної мережі і т. ін.

Зазначеним виробничим комплексом у 2012 р. виконано ремонтно-відновлювальних та будівельних робіт, виготовлено запчастин та іншої продукції для потреб галузі загальною вартістю 1,6 млрд дол. США, або 44,0 млрд грн у цінах 2020 р.

За 5 минулих років правління та наглядова рада АТ «Укрзалізниця» своїми діями та бездіяльністю майже зруйнувало ремонтно-виробничий комплекс товариства.

За даними 2020 р. загальний обсяг його виробництва склав лише 13,2 млрд грн, або в 3,3 раза менше показників 2012 р.

Ремонтно-відновлювальні роботи та будівництво інфраструктури скоротилось у 3,9 раза, ремонт і відновлення рухомого складу в 2,4 раза.

Жодне виробництво не може витримати таке падіння обсягів роботи, та ще й маючи матеріально-технічне забезпечення на рівні 51%.

Втрачено базу капітального ремонту дизель-поїздів (було 2 спеціалізованих заводи) і всі 150 секцій приміських потягів, що потребують капремонті незабаром зупиняться.

Перепрофільовано виробництво на 2-х заводах з ремонту пасажирських

вагонів, а третій взагалі збанкрутував. Кількість вагонів, що очікують капремонту (545) буде щорічно зростати на 50-100 од. Їх відремонтувати згідно з потребами наразі ніде.

За 5 років керівництво АТ «Укрзалізниця» продемонструвало повну неспроможність освоїти капремонт нових магістральних електровозів ДЕ-1 і ДС-3, сучасних дизель-поїздів ДЕЛ-2 та рейкових автобусів. Майже всі вони без ремонту просто зупинились.

Під час робочої поїздки, члена ТСК Мурдія І.Ю., на «Моторвагонне депо Фастів» регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» було виявлено.

Приписний парк становить 66 електропоїздів, а у експлуатації лише 46. Причина такого зменшення – перепробіги на капітальні ремонти. Така ситуація виникла у зв'язку з недостатнім фінансовим забезпеченням для проведення капітальних ремонтів.

В приписному парку є в наявності 4 електропоїзди серії ЕПЛ9 №№006, 007, 009, 011 які наданий час відставлені від експлуатації по причині перепробігу на капітальні ремонти.

Загальна кількість секцій з перепробігом на капітальні ремонти в депо становить 104 секції (приблизно 22 потяга), з них в експлуатації знаходяться 34 (приблизно 7 потягів).

Неможливо відремонтувати електропоїзда серії ЕПЛ9 по причині відсутності на АТ «Укрзалізниця» проєкту для проведення капітальних ремонтів електропоїздів серії ЕПЛ.

З початку року на приватному акціонерному товаристві «Київський електровагоноремонтний завод» АТ «Укрзалізниця» було відремонтовано два електропоїзда ЕР9м-534 та ЕР9м-544. ЕР9м-534 експлуатується, поки ЕР9м-544 знаходиться з квітня місяця в депо. Після введення в експлуатацію від'їздила 3 дні, по причині ряду зауважень: на 4 вагонах 544 03, 05, 07, 09 — виявлено витік мастила по сальниках головних компресорів; вагон 544 01 — задимлення перетворювача М-02П; вагон 544 09 — вийшов з ладу перетворювач М-02П. З такими зауваженнями поїзд експлуатуватися не може. Приватне акціонерне товариство «Київський електровагоноремонтний завод» провів неякісний ремонт.

Прямі збитки від таких злочинних дій керівництва АТ"УЗ" склали сотні мільйонів грн.

Відповідальні на теперішній час: в.о. члена правління, директор філії Пасажирська компанія Перцовський О.С., колишній директор з пасажирських перевезень Толкачов О.В., член правління Буреш Франтішек, директор з технічної політики Трипольська Т.П., директор департаменту локомотивного господарства Павлов С.А.

Втілюючи політику згортання обсягів ремонтних робіт правління АТ"УЗ" одночасно наражає товариство на відносне збільшення непродуктивних витрат через зростання вартості ремонтів, або утримання непрацюючих виробничих підрозділів (підприємств).

Наприклад 3 вагоноремонтні заводи, які в 2017 р. відремонтували 2,7 тис. вагонів та побудували 2,6 тис. нових, у 2020 р. відремонтували лише 1,8 тис. од.

Вартість ремонту одиниці при цьому виросла в 1,6 рази, непродуктивні перевитрати склали 220 млн грн. З початку 2021 р. через згорання ремонту вагонів взагалі, як то визначено фінпланом, заводи, які зупинено майже повністю, утримуються за рахунок доходів від вантажних перевезень, які потрібно постійно індексувати, для покриття зростаючих збитків.

Також до активів АТ «Укрзалізниця» належать 19 кар'єрів та 2 шпалопросочувальні заводи. Проаналізувавши відповідь від акціонерного товариства «Українська залізниця» від 15.06.2021 №Ц-4/5-88/3038-21 за підписами члена правління Франтішека Буреша та в.о. члена правління О.С. Перцовського, було виявлено, що фінансовий результат збитковості? кар'єрів становив у 2019 році -63372 тис. грн., у 2020 році -255942 тис. грн, а за перше півріччя 2021 року -44583 тис. грн.

На сьогоднішній день, при великому попиті на щобеневу продукцію, кар'єри АТ «Укрзалізниця» терплять збитки у зв'язку з відсутністю проведення роботи по оновленню основних засобів.

При встановленні плану виробництва, враховується часткова потужність виробництва, не враховується чи оновлені основні засоби, проведені тендери для виконання робіт, наприклад вибухових, тому і факт виробництва у два рази менший за план.

Не кваліфіковане керівництво приводить підприємство до стану збитковості, втрачається виробничий потенціал.

В цілому ТСК визнає господарську діяльність правління АТ"УЗ" з утримання та оновлення основних виробничих фондів деструктивною відносно інтересів державного АТ"УЗ", що призвело до багатомільярдних втрат, виведення з ладу більшості залізничного рухомого складу та значної частини інфраструктури, перетворення залізничного транспорту в небезпечний для пасажирів та довкілля.

ТСК пропонує Кабінету Міністрів України:

1. Терміново збільшити планові обсяги фінансування ремонту та технічного обслуговування виробничих основних фондів АТ"УЗ" до визначеної нормативами поточної потреби. Внести відповідні зміни до фінансового плану на 2021 р.

2. З метою поступового протягом 2021-2025 рр. відновлення примусово втраченого ресурсу експлуатованих виробничих фондів та надолуження накопиченого за 5 років відставання від затверджених Урядом обсягів його оновлення, створити в АТ «Укрзалізниця» цільовий інвестиційний фонд, з наповненням його за рахунок 100% амортизаційних відрахувань та 100% чистого прибутку після оподаткування, для чого звільнити АТ «Укрзалізниця» від сплати дивідендів.

11. Системні порушення, що призвели до особливо великих втрат

Перше. В порушення вимог п. 9.1 "Правил технічної експлуатації залізничного транспорту", норм діючого "Положення про систему технічного обслуговування та ремонту вантажних вагонів", Правлінням АТ"УЗ" введено внутрішній стандарт підприємства СТП 04-010:2018 "Система технічного обслуговування та ремонту вантажних вагонів за технічним станом" – такий собі "власний" антипод діючій планово-попереджувальній системі ремонту.

Станом на 25.02.2021 відстрочено термін ремонту, який наступив уже за

збільшеним нормативам, для 10,2 тис. вагонів робочого парку власності АТ"УЗ", або кожному третьому та переведено в неробочий парк.

На території України функціонує інтегрована в рамках залізниць СНД автоматизована система керування вантажними перевезеннями на залізничному транспорті України (АСК ВП УЗЄ), що блокує постановку в поїзди вантажних вагонів, які вчасно не відремонтовані, мають термін експлуатації понад півтора від нормативного та інші відхилення, що прямо загрожують безпеці руху.

Рішенням п. Буреша Франтішека (вказівка №Ц-4-55/1911 від 05.11.2019) ця система з 01.12.2019 не діє в частині зазначених обмежень відносно вагонів АТ"УЗ".

Привласнивши собі право нормативного регулювання на залізничному транспорті, завдяки повній безконтрольності з боку Мінінфраструктури, правління АТ"УЗ" за останні роки, вчасно не ремонтуючи та ремонтуючи не якісно, фактично знищило більшу частину (понад 40 тис. од.) переданого йому парку вантажних вагонів.

Всі вони не придатні до експлуатації та в більшості просто розграбовані з метою поповнення "чорного ринку" вживаних запчастин. За умови їх вчасного ремонту та експлуатації можливо було отримати дохід біля 8 млрд грн на рік, що в 3 рази більше такої "економії" на ремонтах. Наразі цей високоприбутковий сегмент бізнес швидко і активно переходить до приватних вагонних компаній.

Державі нанесено мільярдні збитки, що носить ознаки кримінального злочину.

Відповідальними за це безпосередньо є член правління АТ"УЗ" Буреш Франтішек та директор департаменту вагонного господарства (на той час) Мотін О.І.

Саме вони відповідали за технічний стан вантажних вагонів, ними здійснено протиправні маніпуляції з нормативними документами, щоб виправдати небажання правління фінансувати ремонт вагонів згідно з нормативами.

Друге. Перевіркою встановлено, що протягом 2017-2021 рр. ТОВ "ДМЗ Карпати" побудовано 153 нових вагони з використанням бокових рам візків, що були у використанні. У деяких з бокових рам нормативно встановлений термін експлуатації закінчувався через 1-2 роки.

Експлуатація одного із таких вагонів уже призвела до аварії вантажного поїзду з втратами в особливо великих розмірах, зокрема, 06.02.2021 на станції Воскобійня регіональної філії "Придніпровська залізниця" допущено сходження восьми завантажених вагонів внаслідок злому бокової рами візка у вагоні №63554257 власності ТОВ "ТЛГ "Меркурій", побудованого 15.06.2018 ТОВ "ДМЗ Карпати" з використанням б/в бокових рам.

З боку директора ТОВ «ДМЗ Карпати» Ганатина Р.Р. грубо порушено технічні умови на випуск вагонів, зокрема ТУ УЗ5.2-01124454-032-2004.

Заводською інспекцією АТ"УЗ" прийнято та допущено до експлуатації нові вагони із старими вузлами в порушення вимог ДСТУ ГОСТ 32894:2016 «Продукція залізничного призначення. Інспекторський контроль. Загальні положення».

Підставою для таких порушень були листи-погодження №11/628 від

02.12.2016 на випуск 100 напіввагонів укомплектованих б/в боковими рамами та надресорними балками та №11/679 від 13.12.2016 на випуск 210 вагонів-хоперів із такою же комплектацією, надані протиправно, начальником департаменту вагонного господарства О.І. Мотіним.

Всі ці вагони продовжують експлуатуватись без обмежень, кожен із них несе потенційну загрозу аварії чи катастрофи.

Перевіркою ТСК виявлено також інші листи видані директором департаменту вагонного господарства АТ"УЗ" Мотіним О.І. на погодження використання під час будівництва нових вагонів комплектуючих б/в, таких як: вісь колісної пари, надресорна балка, бокова рама, суцільнокатані колеса та навіть б/в візок у зборі (усього 14 найменувань).

Лист-погодження №ЦВ-10/591 від 21.04.2017 видано, також, філії АТ «Укрзалізниця» «Панютинський вагоноремонтний завод», без обмеження терміну дії. Протягом 2017-2018 рр. заводом випущено 2 972 нових вагони. Крім того, листи погодження №ЦВ-10/957 від 04.07.2018 та №ЦВ-10/1375 від 22.10.2018 видано філії АТ"УЗ" "Дарницький вагоноремонтний завод" на III та IV квартали відповідно. У 2018 році заводом випущено 853 нових вагони.

Таким чином АТ"УЗ" експлуатує вже можливо тисячі нових вагонів зі старими (б/в) деталями та вузлами, які безпосередньо впливають на безпеку руху. Ніяких дій з боку керівництва АТ"УЗ" щодо доведення зазначених вагонів до безпечного для експлуатації стану ТСК не виявлено.

ТСК також не встановлено зменшення вартості оплачених АТ"УЗ" вагонів, яка, в залежності від комплекту б/в деталей, могла сягати до 40%. Мають місце ознаки корупційного розкрадання коштів у особливо великих розмірах.

ТСК пропонує:

1. Інспекції з безпеки руху на транспорті, Мінінфраструктури:

1.1. Зупинити випуск нових вагонів на заводах, що допустили порушення технічних умов та конструкторської документації шляхом постановки б/в деталей на нові вагони та піддати їх виробництво переатестації на право вагонобудування згідно з діючим порядком.

1.2. Вагони з б/в деталями, що безпосередньо впливають на безпечність руху, вилучити із експлуатації для заміни б/в деталей на нові чи здійснення інших заходів, що гарантують безпечність їх експлуатації на мережі залізниць, зокрема на дільницях із швидкісним пасажирським рухом.

2. Матеріали розслідування передати слідчим органам для притягнення до відповідальності винуватих у порушеннях, що призвели до аварії та нанесенню збитків в особливо великих розмірах.

Третє. На виконання рішення правління від 21.12.2018 (протокол №Ц-64/103 Ком. т.) наказом №55ц від 30.01.2019 введено в дію Положення про планово-попереджувальну систему ремонту і технічного обслуговування тягового та моторвагонного рухомого складу на заміну раніше діючій, що відмінена.

Основна різниця між старою і новою системами – суттєве збільшення міжремонтних пробігів (періодів) локомотивів між капітальними ремонтами КР- 2 та взагалі ліквідація такого виду капітального ремонту як КР-1.

Простою зміною понять та нормативів, нічого не змінивши відносно обсягів

ремонту локомотивів, які залишилися на рівні 1/3 від потреби, починаючи із 2020 року більш як в 2 рази скорочено облікову кількість локомотивів, що потребують ремонтних робіт капітального характеру (КР-2, КР-1, ПР-3 (ДР)), зокрема з кількості у 2019 р. – 1086 од. до 607 од. у 2021 р. – скорочення в 2,13 раза.

Таким чином, маніпулюючи нормативами правління АТ"УЗ" видає локомотиви, які несправні і потребують ремонту капітального характеру за справні і, таким чином, продовжує їх експлуатувати в обхід вимог ПТЕ. Такі, за своєю суттю, шахрайські, спрямовані на знищення парку локомотивів дії, наносять державному акціонерному товариству багатомільярдні збитки та мають ознаки кримінального злочину.

Безпосередньо відповідальні за це: член правління Франтішек Буреш, тодішній директор з інженерно-технічного забезпечення Бойко Г.А. та директор департаменту локомотивного господарства АТ"УЗ" Павлов С.А.

ТСК пропонує:

1. Міністру Інфраструктури відмінити наказ АТ «Укрзалізниця» №55ц від 30.01.2019 «Про введено в дію Положення про планово-попереджувальну систему ремонту і технічного обслуговування тягового та моторвагонного рухомого складу» як протиправний, спрямований на знищення локомотивного парку державного акціонерного товариства, вжити заходів щодо неможливості повторення таких дій.

2. Матеріали розслідування передати слідчим органам для притягнення до відповідальності винних у діях спрямованих на знищення локомотивного парку та пов'язаних із цим збитках.

12. Інформаційні технології

Апаратно-програмний комплекс автоматизованих систем управління (АСУ) основних бізнес процесів АТ"УЗ" побудовано на обладнанні IBM корпоративного рівня 2007 року випуску, тому технічна підтримка виробником його складових переважно припинена. На сьогодні ряд компонентів комплексу уже вийшли з ладу, що значно знизило передбачену відмовостійкість архітектури та дублювання, зробило ймовірність зупинки комплексу непередбачуваною. Існує реальна загроза, що апаратно-програмний комплекс, який забезпечує АСУ вантажних та пасажирських перевезень АТ"УЗ" може вийти з ладу через його стан у будь-який не прогнозований момент.

Перехід на аварійний режим роботи, що врахував би такий випадок, не передбачено взагалі.

ТСК не виявлено наявності розробленого спільно з виробником (IBM) плану дій щодо запобігання загрози колапсу.

Загалом на утримання інфраструктури ІТ, НДДКР та програмне забезпечення галузі за 2016-2020 рр. витрачалось у рази менше від попередніх та на порядок менше усталеної практики аналогічних за розміром компаній. На засоби автоматизації та робототехніку, сучасні широкоживані аналітичні засоби взагалі не планувалось коштів.

Розвиток інформаційних та телекомунікаційних систем практично зупинено.

В ході перевірки ТСК виявлено, що розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.09.2020 №1192-р частину спеціалізованої будівлі Головного

інформаційно-обчислювального центру АТ"УЗ" (далі - ГІОЦ) по вул. Івана Франка, 21-23 передано до сфери управління Міністерства з питань стратегічних галузей промисловості і розпочато його заселення співробітниками останнього.

На думку спеціалістів, зазначені дії можуть привести до зупинки ГІОЦ, що неминуче призведе до зупинки вантажних та пасажирських перевезень у всій країні, буде втрачено дані фінансових розрахунків всередині країни та з іноземними залізницями.

У приміщеннях будівлі ГІОЦ розміщені інформаційно-телекомунікаційні системи, які віднесено до об'єктів критичної інфраструктури держави, зокрема:

- єдина централізована автоматизована система керування вантажними перевезеннями на залізничному транспорті України;
- єдина автоматизована система керування пасажирськими перевезеннями;
- системи обслуговування вантажовласників, продажу електронних квитків, фінансово-економічні та кадрові інформаційні системи та інші;
- єдине для залізничного транспорту України сховище електронних баз даних.

До будівлі прокладено необхідні телекомунікації, забезпечено енергоживлення від двох незалежних та резервного джерел, обладнано системи мікроклімату, пожежогасіння, спеціалізованих засобів захисту інформації та запобігання несанкціонованого доступу до обчислювальних ресурсів.

На запит ТСК отримано висновок Головної науково-експертної організації із АСУ залізничного транспорту України.

Експерти підкреслюють важливу роль ГІОЦ для підтримки АСУ залізничного транспорту України та всіх його клієнтів, необхідність збереження і захисту інформації, що містять виробничі та допоміжні системи, недопущення навіть часткової чи короткотермінової зупинки роботи ГІОЦ.

Вони вважають, що зазначена вище передача частини будівлі ГІОЦ не відповідає потребам сучасного розвитку АСУ залізничного транспорту України, обмежує реалізацію соціально важливих функцій щодо попиту на перевезення пасажирів і вантажів, може створити реальну загрозу для якісного та відповідного управління технологічними процесами, а також виконанню вимог щодо інформаційної безпеки галузі.

Для контролю проїзних документів використовуються обладнання МТКД — у далекому сполученні, та обладнання реєстраторів розрахункових операцій (РРО) — у приміському сполученні. АТ «Укрзалізниця» закуповує обладнання мобільних терміналів контролю доступу (МТКД) та реєстраторів розрахункових операцій (РРО) приблизно: 86 000 грн та 50 000-100 000 грн за одиницю.

З чотирьох серверів які використовуються для передачі електронних копій розрахункових документів і фіскальних звітних чеків (далі — фіскальні сервера) працює лише один. У разі технічного збою фіскального сервера, робота з продажу квитків у далекому сполученні буде призупинена, а АТ «Укрзалізниця» зазнає збитків у вигляді штрафів від Державної податкової служби України.

Апарат директора з питань інформаційних технологій, Проєктний офіс, філія «Проектно-конструкторське технологічне бюро інформаційних технологій» та філія «Головний інформаційно-обчислювальний центр» не проводили роботу,

щодо зменшення витрат на обслуговування інформаційних систем АТ «Укрзалізниця», а саме:

- не розраховувалась вартість володіння діючими інформаційними системами;
- не розраховувалась можливість міграції в комерційні дата-центри, з можливістю оренди серверного обладнання;
- не розраховувалась можливість переходу на платформу x86, для зменшення витрат на закупівлю нового серверного обладнання.

Апарат директора з питань інформаційних технологій, проєктний офіс, філія «Проектно-конструкторське технологічне бюро інформаційних технологій» та філія «Головний інформаційно-обчислювальний центр» не проводив аудит інформаційних систем АТ «Укрзалізниця» та не має стратегії розвитку інформаційних систем АТ «УЗ».

Відсутність стратегії розвитку інформаційних систем АТ «Укрзалізниця» призводить до хаотичного впровадження ІТ-проєктів з завищеною вартістю володіння та не уможливорює створення єдиного інформаційного простору АТ «Укрзалізниця».

Таблиця 12.1

		Інформація по виробничим та структурним підрозділам АТ «Укрзалізниця», в обов'язки яких покладено впровадження та супровід інформаційних технологій														
		2017			2018			2019			2020			2021 (січень - травень)		
№ п/п	Назва підрозділу	Середньо облікова чисельність співробітників	Витрати на оплату праці, тис. грн.	з них витрати на виплату премій, тис. грн.	Середньо облікова чисельність співробітників	Витрати на оплату праці, тис. грн.	з них витрати на виплату премій, тис. грн.	Середньо облікова чисельність співробітників	Витрати на оплату праці, тис. грн.	з них витрати на виплату премій, тис. грн.	Середньо облікова чисельність співробітників	Витрати на оплату праці, тис. грн.	з них витрати на виплату премій, тис. грн.	Середньо облікова чисельність співробітників	Витрати на оплату праці, тис. грн.	з них витрати на виплату премій, тис. грн.
1	Апарат директора з питань інформаційних технологій	23	6 041,70	1 177,50	27	13 382,40	1 284,80	32	17 466,10	3 173,10	40	15 785,50	1 893,80	37	7 601,10	664,90
2	Проектний офіс	5	402,90	58,50	12	5 409,80	376,10	20	11 865,90	1 827,40	43	25 621,50	2 813,00	28	9 173,20	948,20
3	Філія «Проектно-конструкторське технологічне бюро інформаційних технологій» АТ «Укрзалізниця»	213	34 289,00		201	44 429,60	2 955,80	192	49 209,80	4 212,20	183	47 441,30	7 762,80	184	20 181,30	2 685,10
4	Філія «Головний інформаційно-обчислювальний центр» АТ «Укрзалізниця»(включно з виробничими підрозділами)	2 668	298 184,00	25 117,80	2 589	355 460,00	36 628,00	2 449	409 703,00	49 429,80	2 381	389 053,00	43 634,10	2 326	168 730,00	21 298,20

ТСК пропонує:

1. Правлінню АТ "УЗ":

1.1. Терміново, спільно з виробником (IBM), розробити план заходів щодо запобігання ризику раптового непрогнозованого виходу із ладу апаратно-програмного комплексу, що забезпечує АСУ вантажних та пасажирських перевезень, профінансувавши його у першочерговому порядку.

1.2. Призупинити виконання розпорядження Уряду від 30.09.2020 №1192-р

відносно передачі частини спеціалізованої будівлі ГІОЦ (вул. Івана Франка, б. 21-23) як таке, що може причинити тяжкі для держави наслідки.

Звернутись до Уряду України з обґрунтованим зверненням, щодо відміни цього розпорядження в частині будівлі ГІОЦ.

1.3. Розглянути відповідність займаних посаді директора з питань інформаційних технологій АТ "УЗ" Резніка В.В., дії якого протирічать корпоративним інтересам товариства та створюють значні ризики для економіки держави.

2. Кабінету Міністрів України переглянути розпорядження Уряду від 30.09.2020 №1192-р в частині відміни передачі частини будівлі ГІОЦ (вул. Івана Франка, б. 21-23), виконання якого створює загрозу функціонуванню залізничного транспорту та значні ризики економічних втрат для держави.

3. Здійснити оптимізацію організаційної структури.

4. Провести аудит існуючих інформаційних систем з визначенням їх актуальності та подальшого розвитку.

5. Розробити та затвердити стратегію розвитку інформаційних технологій АТ «Укрзалізниця» на 3-5 років.

6. Побудувати та впровадити сервісну систему надання інформаційних послуг для пасажирів.

7. Впровадити проєктну систему керування розробками та впровадженням інформаційно-телекомунікаційних послуг.

8. Розробити та затвердити політику та регламенти щодо інформаційних технологій, а саме.

8.1. Політика інформаційної безпеки АТ «Укрзалізниця».

8.2. Перелік критичних інформаційних систем та класифікація інформації в інформаційних системах за рівнем критичності.

8.3. Політика управління доступом до інформаційних ресурсів.

8.4. Система захисту інформації для критичних інформаційних систем.

8.5. інші регламенти які повинна використовувати АТ «Укрзалізниця».

9. Перейти на єдину програмно-апаратну платформу для систем управління вантажними, пасажирськими перевезеннями та систем управління фінансами та ресурсами.

10. Зменшити вартість володіння інформаційної інфраструктури за рахунок використання хмарних технологій та зовнішніх каналів зв'язку, з відповідним рівнем інформаційної безпеки.

11. Створити резервного ЦОД для забезпечення безперервності функціонування оперативних інформаційних систем залізничного транспорту.

12. Впровадити систему моніторингу обчислювальних ресурсів.

13. Впровадити цифрові канали зв'язку.

14. Впровадити Єдину централізовану систему продажу квитків у далекому та приміському сполученні. (Першочергова потреба – перехід на Intel-платформу та модернізація касових терміналів (електронний касовий чек).

15. Побудувати Єдину клієнт орієнтовну онлайн систему для вантажовідправників/вантажоотримувачів.

16. Впровадити Єдину централізовану автоматичну систему управління

активами.

17. Модернізувати програмно-апаратну платформу АСК ВП УЗ.

18. Впровадити централізовану ERP систему.

13. Певні аспекти нормативно-правового регулювання

Законом України "Про залізничний транспорт" та Положенням¹⁰ про Міністерство інфраструктури України головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, визначено Мінінфраструктури.

Мінінфраструктури відповідно до покладених на нього завдань здійснює нормативно-правове регулювання на залізничному транспорті, зокрема, визначає порядок державного нагляду (контролю) за додержанням вимог законодавства, норм і стандартів на залізничному транспорті, затверджує нормативні, нормативно-правові та інші регуляторні документи. Після ліквідації Державної Адміністрації залізничного транспорту України виконує її державні функції (пп. 16 пункту 4 положення).

В ході перевірки ТСК встановлено, що досі, за 5 років після створення АТ"УЗ", не переглянуті такі основоположні для залізничного транспорту документи, як Правила технічної експлуатації залізниць України (ПТЕ), Статут залізниць України, Тарифне керівництво, а також сотні інших правил, інструкцій, порядків.

Їх використання проблематично через юридичну невизначеність, зокрема, у наслідок фактичної відсутності багатьох суб'єктів і об'єктів регулювання, які у текстах залишились але юридично не існують. Така невизначеність та неефективність встановленого державного нагляду (контролю) уже призвели до нормативно-технічного і технологічного свавілля АТ"УЗ" та інших учасників перевізного процесу, яке безпосередньо загрожує безпеці руху.

У галузі царює технічний і технологічний нігілізм. Масово порушуються ПТЕ, технічні і технологічні інструкції. Сотні нормативних документів не працюють, або працюють частково.

Набув масовості чорний ринок б/в (що закупаються як нові) та контрафактних запчастин і комплектуючих, який стимулює безпрецедентне обкрадання експлуатованого рухомого складу.

Технологічні процеси залізничних перевезень в значній мірі порушено, зокрема у наслідок відсутності (ліквідації, припинення) юридичних і посадових осіб, які відповідали за їх організацію та виконання, а Єдиного технологічного процесу перевезень для АТ"УЗ" не запроваджено.

Привласнивши собі право нормативного регулювання на залізничному транспорті унаслідок бездіяльності та безконтрольності з боку Мінінфраструктури, правління АТ"УЗ" за останні роки протиправно видало значний перелік нормативних документів, розпоряджень, вказівок і дозволів, якими викривлено діючу нормативну базу, зокрема, щодо періодичності та технології ремонту основних фондів, що дозволило експлуатувати в порушення вимог ПТЕ невідремонтований та неякісно відремонтований рухомий склад,

¹⁰ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-n>

випускати нові вагони з б/в елементами і т. ін.

Таким чином, практично знищено понад 40 тис. вантажних вагонів, сотні одиниць тягового та пасажирського рухомого складу опинились у непридатному для експлуатації стані.

Постановою Кабінету Міністрів України від 09.12.2015 №1168 "Про затвердження ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом" визначено відповідні ліцензійні умови.

Перевіркою ТСК виявлено ряд грубих порушень ліцензійних умов встановлених відповідно до виданої Укртрансбезпека ліцензії (наказ №77 від 01.03.2016) зокрема:

- призначення очільниками пасажирської та вантажної вертикалі, що здійснюють ліцензійні види діяльності, не відповідних за освітою та досвідом людей;

- відсутність у належному обсязі керівників структурних підрозділів, відповідальних за ліцензійну діяльність всередині філій;

- відсутність структури координації та управління ліцензійною діяльністю;

- відсутність сертифікатів відповідності ліцензованих видів діяльності регламентам (ТУ).

Положенням¹¹ про Укртрансбезпека (пп.5 та пп.52, пункту 5), затвердженим постановою Уряду від 11.02.2015 №103, на інспекцію покладено здійснення контролю та вплив на виконання ліцензійних умов. ТСК не виявлено виконання інспекцією цих обов'язків.

Бездіяльність та безконтрольність з боку Мінінфраструктури уже призвели до особливо великих втрат, деградації державного майна та занепаду залізничної галузі, що реально загрожує функціонуванню економіки України.

Вкрай негативним є правовий вакуум, в якому розпочато реформування, тоді як правове забезпечення повинно йому передувати.

Зміни внесені до чинного Закону України "Про залізничний транспорт" лише легалізують АТ"УЗ" як суб'єкта і не більше.

Вкрай необхідно законодавчо врегулювати:

- запровадження сучасної моделі державного управління залізничним транспортом з урахуванням структурних перетворень;

- механізм імплементації європейського підходу до організації перевезень пасажирів в соціальному сегменті;

- основи регулювання діяльності перевізників та операторів залізничного рухомого складу;

- вільне тарифоутворення в нерегульованій державою сфері, економічну обґрунтованість регульованих тарифів;

- механізм збору та використання інвестиційної складової тарифу.

Тому доопрацювання та прийняття Верховною радою України законопроекту "Про залізничний транспорт України" є надважливою задачею.

ТСК рекомендує:

¹¹ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-n>

1. Мінінфраструктури провести аналіз наявної нормативної та нормативно-правової документації, яка регулює діяльність залізничного транспорту на предмет її правомірності, зокрема:

1.1. Встановити порядок та строки її перегляду.

1.2. Визначити можливість та особливості використання окремих нормативних документів на перехідний період.

1.3. Протиправні документи АТ"УЗ" відмінити (скасувати).

1.4. Встановити систему та періодичність контролю за дотримання вимог нормативних та нормативно-правових документів суб'єктами залізничного транспорту загального користування.

2. Верховній Раді України в першочерговому порядку розглянути законопроект "Про залізничний транспорт України".

14. Безпека руху

На сьогодні формування системи управління безпекою руху АТ"УЗ" не завершено структурно, здійснюється у нормативно-правовому вакуумі та в умовах, коли діючі правила, інструкції, положення порушуються, як безпосередньо правлінням АТ"УЗ", так і більшістю залізничників зверху і до низу, від центрального апарату до лінійних підрозділів.

До цього часу управління безпекою руху поїздів в АТ"УЗ" регламентується "Положенням про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України", за умови, що АТ"УЗ" не є правонаступником держадміністрації у цій сфері.

Система управління безпекою руху в значній мірі порушена, не впливає фактично на стан безпеки. Апарат департаменту безпеки руху виконує функції обліку (й то не повного) та розслідування інцидентів та аварій без забезпечення попереджувального впливу на обставини, що їх викликали, та запобігання їх повторення.

Система попередження транспортних подій аморфна і недієздатна.

В АТ"УЗ" не запроваджено єдиного документу з менеджменту безпеки руху, не розроблено "Порядок організації внутрішнього контролю забезпечення безпеки руху в АТ"УЗ", не сформовано систему допуску на інфраструктуру потенційно небезпечного рухомого складу. Зовсім відсутня "Програма з безпеки руху та приведення інфраструктури до вимог ПТЕ".

Залізниці із найбільш безпечного виду транспорту перетворені в небезпечний для пасажирів та довкілля транспорт. Щотижня відбувається 1-2 аварії з поїздами, без обмежень експлуатується понад тисячу нових вантажних вагонів із зношеними б/в рамами візків та колісними парами, десятки тисяч повністю зношених вантажних вагонів експлуатуються із міжремонтними періодами (без ремонту), завищеними в 4 і більше разів переведено в неробочий парк. В супереч встановленій ПТЕ забороні для перевезення пасажирів видаються не відремонтовані електро- та дизель-поїзди, пасажирські електровози з відключеними (несправними) тяговими електродвигунами і т. ін. Стан більшої частини технічних засобів та кваліфікація персоналу такі, що без порушення вимог ПТЕ пов'язаних з безпекою руху залізничний транспорт уже функціонувати не може.

Перевіркою ТСК не виявлено помітного впливу Укртрансбезпеки на стан безпеки руху залізничного транспорту.

ТСК рекомендує:

Міністерству інфраструктури, голові Укртрансбезпеки:

1. Провести аудит системи управління безпекою руху на залізничному транспорті загального користування.
2. Дати оцінку діям (бездіяльності) посадових осіб АТ"УЗ", відповідальним за її ефективне функціонування.
3. Забезпечити розробку та затвердити нормативно-правовий акт з управління безпекою руху на залізничному транспорті загального користування, обов'язковий для всіх суб'єктів господарювання - учасників перевізного процесу.

15. Персонал

Роботоспроможність галузі визначається наявністю та кваліфікацією персоналу. Від його професійних навичок та відданості справі залежить той факт, що в значній мірі технічно не придатні для експлуатації виробничі засоби (рухомий склад та інфраструктура) ще функціонують і здійснюють перевезення.

У 2020 р. в АТ"УЗ" працювало 247,9 тис. осіб: 86,8 тис. інженерно-технічних та 161,1 тис. працівників робітничих професій. Безпосередньо в перевезеннях задіяно 194,4 тис. осіб, що на 83,4 тис. осіб (31%) менше ніж у 2012 р. Продуктивність праці в сегменті перевезень склала в 2020 р. 1,195 млн т-км на одного працівника, або 101,3% до рівня 2012 р.

В *Таблиці 15.1* наведено дані з оплати праці персоналу, що безпосередньо задіяний в забезпеченні перевезень.

Звертає на себе увагу те, що умовно-постійні витрати на оплату праці, які раніше були паритетними з витратами, залежними від обсягів перевезень, правлінням АТ"УЗ" зменшені протягом останніх років майже у 2 рази.

Таблиця 15.1.

Фонд оплати праці (ФОП) персоналу, що безпосередньо задіяний в забезпеченні перевезень, млрд грн

	2012	2016	2017	2018	2019	2020
Витрати на оплату праці загалом	12,8	16,0	20,7	26,5	30,4	28,1
Залежні від обсягів перевезень	6,5	10,9	12,5	17,9	20,2	18,3
Умовно-постійні	6,3	5,1	8,2	8,6	10,2	9,8
ФОП з нарахуваннями	16,3	19,6	26,1	33,3	37,1	34,5

Специфіка залізниць змушує утримувати пристрої управління і безпеки руху, енергозабезпечення, забезпечувати цілодобове функціонування станцій, диспетчерських систем, пунктів екіпірування та технічного обслуговування поїздів і інфраструктури загалом постійно, не залежно від кількості пропущених поїздів. Тому витрати на оплату цього персоналу мають бути незмінні, а в період інфляції повинні бути проіндексовані відповідно індексу споживчих цін. Цього не зроблено і багатотисячний кваліфікований персонал отримав за ту ж саму роботу

в 2 рази меншу реальну оплату.

Розрахунок необхідної зміни умовно-постійних витрат на оплату праці у відповідності до індексу споживчих цін по рокам приведено в *Таблиці 15.2*.

Правлінням АТ"УЗ" свідомо недонараховано та штучно не віднесено на собівартість перевезень за 5 останніх років **43,5** млрд грн фонду оплати праці. За 2020 р. недонараховано **8,9** млрд грн або майже **26%** загальних фактичних витрат на оплату праці персоналу, що безпосередньо задіяний в забезпеченні перевезень.

Таблиця 15.2.

Фактичний і розрахунковий фонд оплати праці (ФОП) із врахуванням індексу споживчих цін, млрд грн

	2012	2016	2017	2018	2019	2020	Усього у 2016-2020
Індекс споживчих цін до 2012 р., %	100,0	202,2	229,9	252,3	262,6	275,0	х
Розрахункові умовно-постійні витрати	6,3	12,7	14,5	15,9	16,5	17,3	77,0
Факт залежні від обсягів перевезень	6,5	10,9	12,5	17,9	20,2	18,3	79,8
Розрахунковий ФОП з нарахуваннями	16,3	29,3	33,4	41,8	45,5	44,1	194,1
Фактичний ФОП з нарахуваннями	16,3	19,6	26,1	33,3	37,1	34,5	150,6
Недонараховано ФОП	х	-9,0	-6,7	-7,8	-7,7	-8,9	-43,5

Це призвело до звільнення за 5 років 169 тис. (55%) переважно кваліфікованих працівників, зокрема професій, що задіяні в забезпеченні перевезень. На їх місце прийнято 112 тис. осіб, з яких лише 2,5 тис. після відповідного навчання. Інші, а це 45% усього штату, дилетанти. Таким чином сформувалась дуже небезпечна суміш, якщо врахувати, що верхній і вже частково середній рівень управлінців АТ"УЗ" теж дилетанти в питаннях функціонування залізничного транспорту.

Але навіть таких "напівспеціалістів" недостатнє щоб фізично забезпечити обслуговування експлуатованих технічних засобів у відповідності з регламентом і нормативами. Фізичні можливості (наявність кваліфікованого персоналу) технічного обслуговування колії і стрілок скорочено на **35%**, систем сигналізації і енергозабезпечення, приготування маршрутів руху поїздів – майже **вдвічі**. Можливості формування поїздів та їх обслуговування на маршруті слідування зменшено на **1/3**. Практично невирішуваною проблемою є відправлення групи вантажних вагонів із більшості лінійних станцій через фізичну відсутність складача поїздів та оглядача вагонів. На **43%** зменшено число оглядачів-ремонтників пасажирських вагонів на пунктах їх технічного обслуговування. Це не просто статистика – **це реальна загроза безпеці руху поїздів та життя пасажирів**.

Відносно 2012 р. інфраструктура суттєво не зменшилась, не введено якихось пристроїв, що зменшують потребу в обслуговуванні, навпаки, об'єкти інфраструктури ще більше зносились і вчасно не ремонтувалися, тому потребують підвищених трудовитрат і уваги на поточне обслуговування, а не навпаки, як то наразі практикується в АТ «Укрзалізниця». Саме тому вкрай важливо оновити та задіяти автоматизовані системи обслуговування та управління, що дасть змогу значно заощадити на трудовитратах та виплачувати достойну заробітну платню кваліфікованому персоналу.

Робота з персоналом входить до сфери діяльності в.о. члена правління АТ"УЗ" Івана Синякова. Він безпосередньо має відповідати за втрату половини кваліфікованих кадрів та незабезпеченість персоналом діяльності з експлуатації і обслуговування інфраструктури.

ТСК рекомендує:

1. Прем'єр-Міністру України внести корективи в фінплан АТ «Укрзалізниця» на 2021 р. в частині оптимізації витрат на персонал в т.ч. шляхом впровадження новітніх програм з автоматизації та оновлення систем управління та обслуговування залізниці, з урахуванням передового європейського досвіду.

2. Кабінету міністрів України звільнити в.о. члена правління Івана Синякова відповідального за втрату половини кваліфікованого персоналу залізничників.

3. Матеріали розслідування, щодо дій (бездіяльності) в.о. члена правління І. Синякова, які призвели до втрати кваліфікованого персоналу залізничників та, внаслідок цього, до збитків АТ"УЗ" в особливо великих обсягах, передати слідчим органам.

16. Формування собівартості перевезень

Перевіркою встановлено, що протягом 2016-2021 рр. правління та наглядова рада АТ"УЗ" складали фінансові плани із штучно зниженою на 24% собівартістю перевезень, Мінінфраструктури їх погоджувало, а Кабінет Міністрів України затверджував.

Таким чином шляхом обману системна багаторічна деградація та занепад стратегічної для держави галузі підноситься як благополуччя і розвиток.

На собівартість *не віднесено*: дві третини вартості ресурсу основних виробничих фондів, що реально витрачено на перевезення; в два рази зменшено реальну оплату праці персоналу, що забезпечив експлуатацію та обслуговування об'єктів інфраструктури, надання інфраструктурних послуг; недонараховано амортизацію.

В *Таблиці 16.1.* порівняно звітні показники собівартості перевезень у 2016-2020 рр. та реальні, які штучно приховані або необґрунтовано занижені.

Таблиця 16.1.

Показники собівартості перевезень у 2016-2020 рр., млрд грн

	Усього 2016- 2020	2016	2017	2018	2019	2020	План 2021
Собівартість перевезень (звіт)	365,3	63,7	67,3	77,1	80,8	76,4	79,1

Втрата ресурсу основних фондів, що не віднесена на собівартість		41,0	6,4	8,5	9,7	8,4	8,0	10,3
Недонараховано амортизації		8,0	0,0	2,0	3,0	2,0	1,0	1,0
Необґрунтовано скорочено ФОП		40,1	9,0	6,7	7,8	7,7	8,9	8,4
Реальна собівартість		454,4	79,1	84,5	97,6	98,9	94,3	98,8
Фінансовий результат	звіт (план 2021)	-15,9	-7,3	0,1	0,2	3,0	-11,9	5,8
	реальний	-105,0	-22,7	-17,1	-20,3	-15,1	-29,8	-13,9
Збитки від пасажирських перевезень		-56,8	-8,9	-10,0	-12,4	-12,8	-12,7	-14,9

Реальна собівартість за 2016-2020 рр. мала складати 454,4 млрд грн, або на 89,1 млрд грн більше звітної. Збитки за цей період мали становити 105 млрд грн.

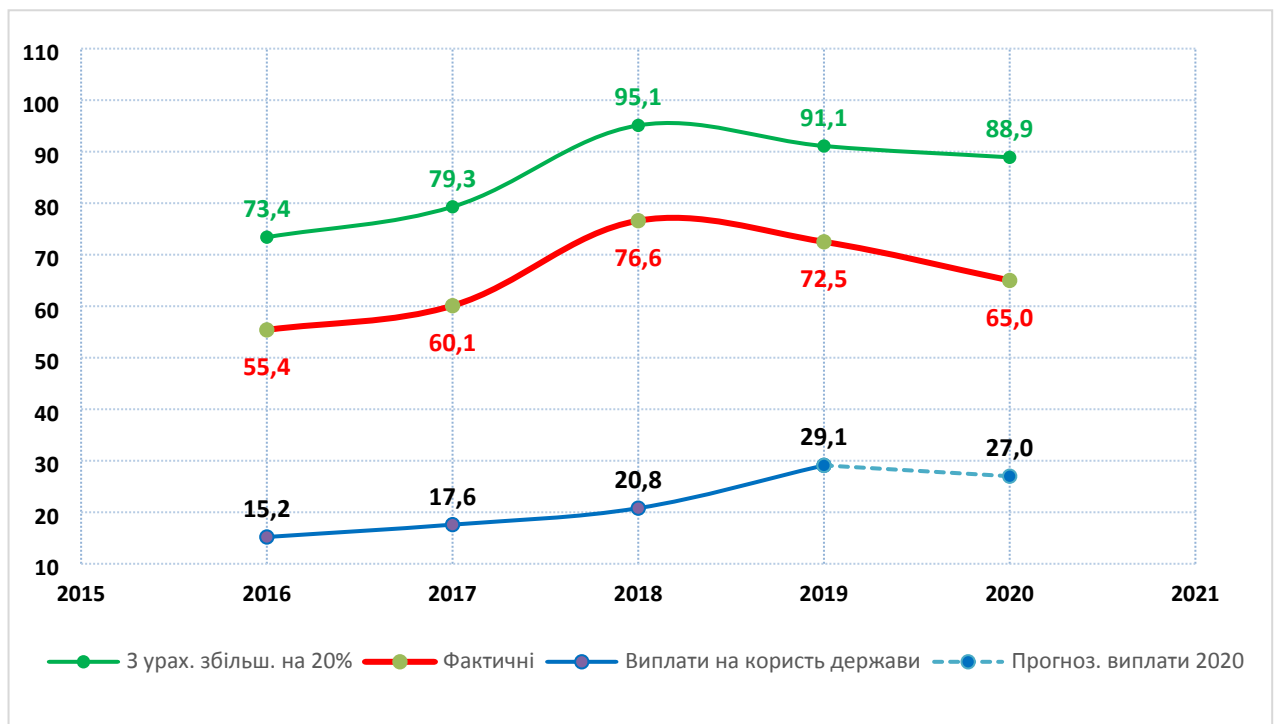
Згідно офіційної аудіюваної звітності складеної за міжнародними стандартами фінансової звітності однією з провідних консалтингових компаній Ernst & Young, особливо великих збитків усі п'ять останніх років для АТ"УЗ" було заподіяно від пасажирських перевезень (близько 57 млрд.грн.), при цьому за аналогічний період мав місце прибуток від вантажних перевезень 82 млрд.грн. (тобто близько 70% прибутків від вантажних перевезень було спрямовано на покриття збитків від пасажирських перевезень).

Відповідальність за такий системний обман під час формування собівартості перевезень несуть безпосередньо в.о. голови правління (він же раніше член правління, відповідальний за фінансово-економічну діяльність) Іван Юрик та голова наглядової ради АТ «Укрзалізниця» Шевкі Аджунер.

Варто також конкретизувати вплив державних органів управління на формування критичного фінансового стану АТ «Укрзалізниця» (Діаграма 16.1.). Фактичні доходи, що залишалися у розпорядженні товариства, останні 5 років піддавалися обмеженню через збільшення податкового навантаження в т.ч. на 4 млрд.грн. на рік за рахунок впровадження податку на землю під коліями загального користування (безпрецедентна практика для країн Європи), крос-субсидіювання збиткових пасажирських перевезень (до 13 млрд. грн. на рік) за рахунок вантажних та регулярному вилученню прибутків Укрзалізниці у вигляді сплати дивідендів.

Діаграма 16.1.

**Виплати на користь держави, розрахункові та фактичні доходи АТ"УЗ",
млрд грн**



Свій вклад у консервацію ситуації внесли призначені Урядом члени наглядової ради і правління АТ"УЗ", які через свої некомпетентність і безхребетність, що були підкріплені спеціально установленою високою винагородою, погоджувалися зберігати "статус кво" ігноруючи інтереси компанії і можливу кримінальну відповідальність у майбутньому. Невпевненість і нерішучість цих посадових осіб формувалась і підтримується їх частими замінами і тимчасовістю призначень (в.о. або т.в.о.).

ТСК рекомендує:

1. Прем'єр-Міністру України подати до Верховної Ради України пропозиції щодо зменшення податкового тиску в т.ч. шляхом відміни податку на землю та скасування сплати дивідендів для АТ «Укрзалізниця».

2. Кабінету міністрів України змінити кадрову політику щодо зайняття керівних посад в АТ «Укрзалізниця» та передбачити в нормативних документах в кваліфікаційних вимогах до зайняття керівних посад в АТ «Укрзалізниця» профільну освіту та релевантний досвід роботи не менше 10 років.

17. Основні показники консолідованого балансу

В *Таблиці 17.1.* приведено надану АТ"УЗ" інформацію щодо основних показників консолідованого балансу за 2015-2020 рр.

Із аналізу показників, які безпосередньо впливають на реальні (не облікові) зміни розміру статутного капіталу, впливає, що в 2020 р. у порівнянні із 2015 р.:

1) баланс активів (основні і оборотні засоби) зменшився на 16 млрд грн (-6%);

2) непокритий збиток зріс на 18,2 млрд грн (+58%);

3) сума довгострокових кредитів банків, інших довгострокових зобов'язань та забезпечень збільшилась на 4,7 млрд грн (+19,4%)

4) покриття активами розміру статутного капіталу скоротилось на 7%.

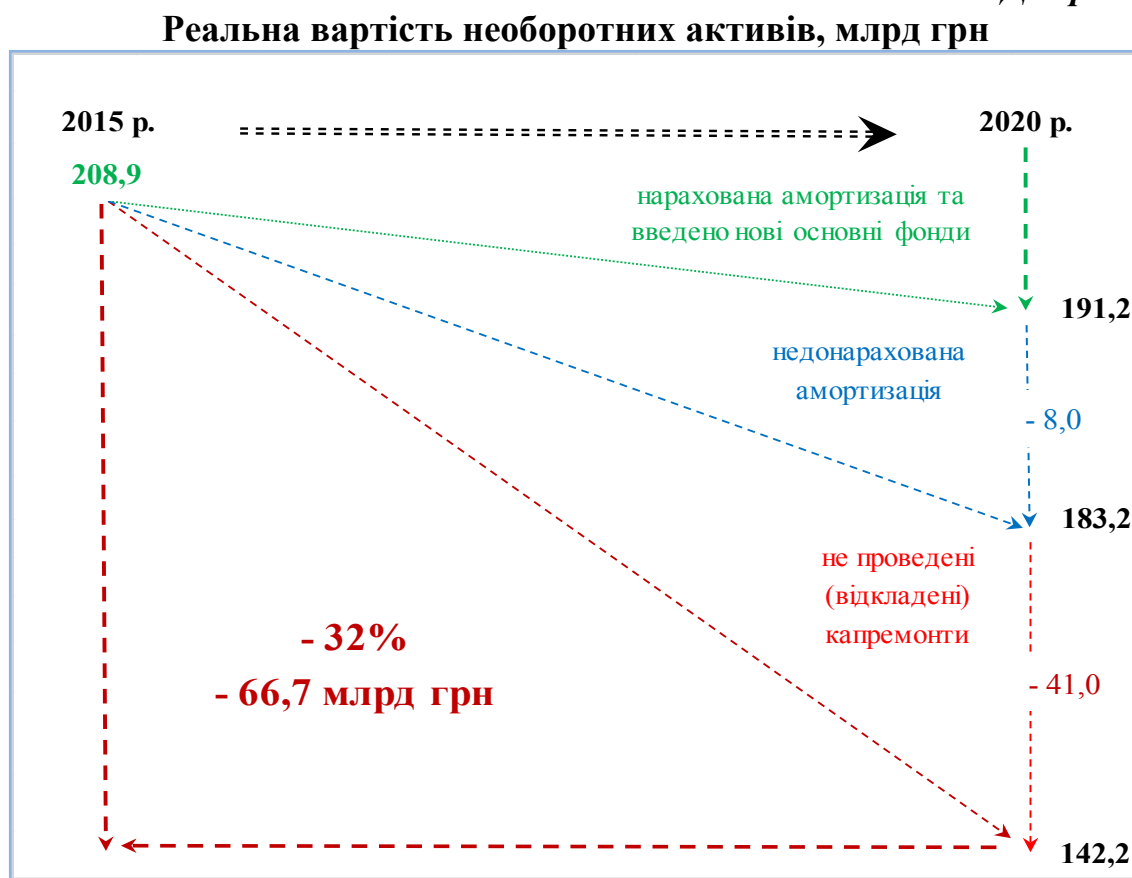
Це вже, саме по собі, свідчить про негативні тенденції. Але слід приділити окрему увагу наявності певних "викривлень" у бухгалтерському обліку стосовно

необоротних активів (основні засоби та інші необоротні активи).

У 2015 р. до статутного капіталу АТ"УЗ" було внесено необоротні активи ринковою вартістю у 208,9 млрд грн, які протягом 5 років частково зносились, перенісши свою вартість на собівартість перевезень не залежно від того чи повністю нарахована амортизація, чи ні. Їх ресурс мав бути відтворений ремонтно-відновлювальними роботами капітального характеру.

Проте наразі цей ресурс відтворено менше ніж на 2/3 (Діаграма 17.1.), зокрема, завдяки шлейфу відкладених ремонтів основних засобів в обсязі 41 млрд грн, що відповідно знижує їх реальну вартість, яка в дійсності скорочена на майже 67 млрд грн, або на 32%.

Діаграма 17.1.



Таким чином, за 5 років неефективного господарювання реальна вартість державних активів у статутному капіталі АТ"УЗ" скоротилась у гривнях майже на 1/3, а в доларовому еквіваленті – на 40%.

Це реальні темпи розбазарювання переданого державою до статутного капіталу майна, які частково можна приховати обліком, але реальний фізичний стан основних фондів викриває цей обман. При цьому не проведення переоцінки основних фондів приховує реальне падіння їх вартості.

Відповідальні за це правління та наглядова рада АТ"УЗ", а також Мінінфраструктури в частині відсутності належного контролю.

Таблиця 17.1.

**Основні показники консолідованого балансу АТ"УЗ" за 2015-2020 рр.,
млрд грн**

	Станом на 31 грудня:					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Активи						
Нематеріальні активи	45,83	45,79	45,81	45,84	45,86	45,88
Основні засоби	208,19	196,25	182,87	184,74	182,36	177,31
Незавершені капітальні інвестиції	5,29	5,99	7,07	7,12	6,33	7,04
Довгострокові фінансові інвестиції	0,08	0,89	0,71	0,77	0,80	0,79
Інші необоротні активи	0,68	1,59	12,23	14,95	13,90	13,90
Запаси	5,14	6,13	8,42	8,88	9,13	8,73
Дебіторська заборгованість	2,95	2,97	1,29	1,28	1,13	0,94
Гроші та їх еквіваленти	4,88	6,42	5,19	1,25	6,98	2,50
Інші активи	0,68	0,84	0,86	0,68	2,51	0,63
Баланс	273,73	266,85	264,44	265,51	269,01	257,72
Пасиви						
Статутний капітал	229,88	229,88	229,88	229,88	229,88	229,88
Додатковий капітал	19,60	19,60	18,90	18,89	18,91	18,91
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	-31,24	-38,67	-38,01	-38,66	-37,00	-49,40
Довгострокові кредити банків	8,54	9,61	8,45	9,31	1,66	1,51
Інші довгострокові зобов'язання	13,58	14,68	19,27	11,98	23,63	23,59
Довгострокові забезпечення	1,90	2,53	2,23	2,65	3,19	3,59
Поточна кредиторська заборгованість за:						
довгостроковими зобов'язаннями	21,02	16,68	10,75	16,20	13,18	14,31
товари, роботи, послуги	3,37	3,54	4,10	4,94	4,66	3,96
розрахунками з бюджетом	0,79	0,47	0,64	0,61	0,87	1,09
розрахунками зі страхування	0,42	0,27	0,36	0,41	0,44	0,42
розрахунками з оплати праці	0,80	1,01	1,36	1,54	1,71	1,67
одержаними авансами	1,83	2,68	2,43	2,32	1,94	1,68
Поточні забезпечення	1,18	3,31	2,98	3,64	2,99	2,79
Інші поточні зобов'язання	1,99	1,19	1,02	1,58	2,10	2,86
Інші	0,06	0,07	0,07	0,20	0,85	0,87
Баланс	273,73	266,85	264,44	265,51	269,01	257,72

18. Довгострокові зобов'язання

Обсяги залишку основного боргу АТ"УЗ" (Таблиця 18.1.) протягом 5 останніх років поступово скорочуються, їх розмір на кінець 2020 р. склав у гривневому еквіваленті 34,2 млрд грн, що складає 45% чистого доходу від реалізації.

Таблиця 18.1.

Залишок основного боргу АТ"УЗ", млрд грн

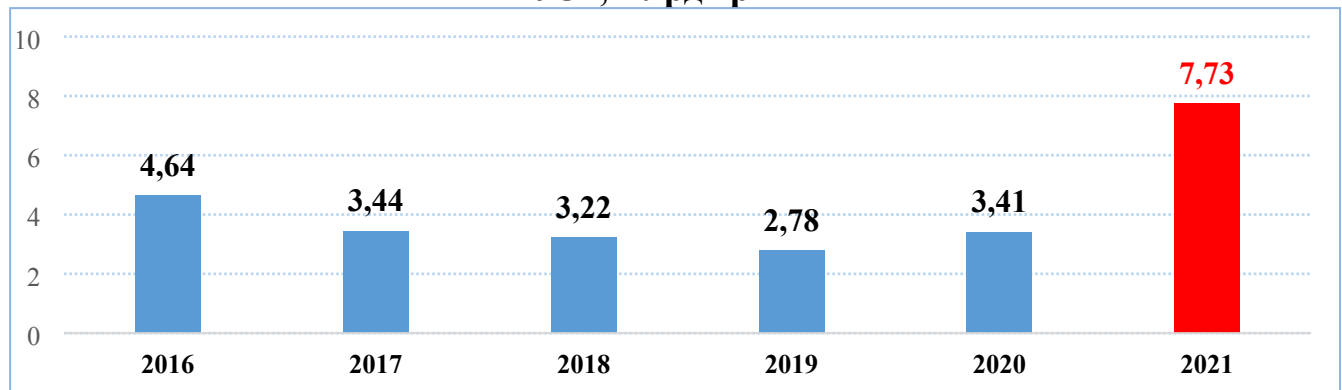
		2016	2017	2018	2019	2020
Залишок основного боргу, млрд грн	на початок року	38,4	3,6	38,5	33,8	33,3
	на кінець року	36,6	33,5	33,8	33,3	34,2
Основний борг відносно чистого доходу, %		54,0	45,0	40,0	37,0	45,0

Звертає на себе увагу скорочення співвідношення основного боргу з чистим доходом від реалізації в 2016-2019 рр. у 1,5 раза, що свідчить про згортання роботи стосовно залучення запозичень на розвиток галузі, зокрема і в порушення параметрів затвердженого Урядом фінплану товариства.

Крім того, сьогодні критичною є і ситуація з обслуговуванням боргових зобов'язань (*Діаграма 18.1.*). В поточному році має бути повернуто 7,734 млрд грн основного боргу, що вбачається майже нереальним, виходячи із аналізу поточного виробничого та фінансового стану АТ"УЗ" з урахуванням необхідності погашення короткострокових запозичень.

Діаграма 18.1.

**Річні витрати на обслуговування довгострокових запозичень
АТ"УЗ", млрд грн**



Роки	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Виплати, млрд грн	4,636	3,437	3,219	2,783	3,411	7,734

Проблема наразі не вирішена і загрожує дефолтом АТ"УЗ". Це є не тільки викликом для Уряду, як для єдиного акціонера, але і несе **загрозу національній економіці**.

В *Таблиці 18.2.* наведено основні дані щодо довгострокових запозичень АТ"УЗ" станом на 31.12.2020.

Особливу увагу звертає на себе договір фінансового лізингу з АТ"Укресімбанк" від 22.02.2018 про постачання 30 тепловозів, вироблених на колишньому закордонному підрозділі (**який на час укладення угоди вже належав російській компанії ТрансМашиХолдинг**) американської компанії GE (Дженерал Електрик), згідно з умовами якого ставка плати за користування предметом лізингу становила **19%** річних. Така відсоткова ставка є край високою (у 3-5 разів вища за світові практики), навіть з урахуванням її зниження до 17% додатковою угодою.

Таблиця 18.2.

Основні дані щодо довгострокових запозичень АТ"УЗ"

Кредитори	Вид записання	Валюта	Сума договору, тис. од.	Дата повернення	% ставка на 31.12.2020	Залишок основного боргу на 31.12.20, млн грн	Примітка
АТ "Сбербанк"	кредит	USD	323 426	31.07.23	12,0	5 587	можливе дострокове погашення
ПАТ "Промінвестбанк"	кредит	USD	196 250	03.03.15	11,0	4 332	іде судовий процес
ДП "Фінансування інфраструктурних проектів"	позика	UAH	500 000	31.03.21	10,46	500	
Європейський інвестиційний банк	кредит	EUR	550 00	20.01.43	$I_{\text{тбор}} + 0,867\%$	1 908	
ЕБРР	кредит	USD	125 000	04.03.21	$I_{\text{тбор}} + 6\%$	69	
	кредит	USD	120 000	10.06.22	$I_{\text{тбор}} + 1\%$	186	
Shortline PLC	євробонд	USD	500 000	15.09.21	9,8781	2 833	
Rail Capital Markets plc	євробонд	USD	594 902	09.07.24	8,68422	16 828	
АТ "Укресімбанк"	фінанс. лізинг	UAH	3 763 494	14.03.26	19,0	1 921	21.01.2021 укладено додаткову угоду про зниження ставки до 17%
Всього						34 190	

Крім того зобов'язання ДП "Донецька залізниця" (мораторій)

АТ "Сбербанк"	кредит	USD	95 032	14-16 рр.	$10,65$ $12,0$	2 685	Мораторій, Постанова Уряду від 12.11.2014 №604 і ЗУ від 20.12.2016 №1787-VIII
ПАТ "ВТБ Банк"	кредит	USD	600 000	13.09.16	18,4	16 500	
Всього						19 185	

Цей випадок є знаковим і містить багатобічний та багаторівневий опис проблеми, що як ракова пухлина майже повністю заповнила керівний склад АТ"УЗ". Мало того, що масові необхідні матеріали і комплектуючі закуповуються за завищеними цінами, наразі вже і ключові для галузі, багатомільйонної вартості об'єкти закуповуються з використанням "корупційної складової" з "особливим цинізмом" не тільки на очах усіх громадян, але і з не аби якою підтримкою наглядової ради АТ"УЗ" та чинного на той час Уряду і Президента країни.

Враховуючи експлуатаційну неефективність, підтверджену багатьма складеними працівниками залізниці актами щодо проблем з обслуговуванням та невідповідністю технічним вимогам, значне завищення вартості їх поставки та лізингових платежів, цей договір потребує **кримінального розслідування** щодо **нанесення державі збитків у особливо великих розмірах**, які вже відбулися і зафіксовані в текстах угод і платіжних проводках.

ТСК вважає край необхідним довести до відома колег і правоохоронних органів, що для забезпечення виконання цієї сумнівної оборудки у залу для нарад

в будівлі АТ"УЗ" прибули особисто тогочасний Президент України П. Порошенко та голова наглядової ради Ш. Аджунер, які за усілякої підтримки голови правління Є. Кравцова, вимагали від посадовців АТ"УЗ" безумовного і невідкладного підписання необхідних документів.

Такі дії, навіть якщо були мотивовані врахуванням "інтересів західних партнерів", заслуговують жорсткої, безкомпромісної **юридичної оцінки та відповідних процесуальних дій щодо розслідування** безсоромного порушення особами, що займали на той час ці посади, Конституції України, повноважень та обов'язків Президента України, голови наглядової ради та голови правління АТ"УЗ".

Відповідно до офіційної позиції¹² АТ"УЗ": "Ключовим завданням директора з економіки і фінансів є забезпечення ефективного управління фінансами Укрзалізниці, забезпечення операційної стабільності компанії, залучення та ефективне використання ресурсів для розвитку, зростання інвестиційних доходів та належний контроль витрат. Виклики, що стоять сьогодні перед Укрзалізницею, спонукають до залучення професіоналів, здатних оцінювати ризики та пропонувати ефективну відповідь на них. У компанії (АТ"УЗ") переконані, що саме таким топ-менеджером є Микола Іванінів.

Оцінюючи роботу фінансово-економічного блоку АТ"УЗ" члени ТСК дійшли діаметрально протилежних (**негативних**) висновків щодо професійності та компетентності відповідних менеджерів, зокрема:

1. Керівництво АТ «Укрзалізниця» постійно мало у своєму розпорядженні достатні грошові кошти для фінансування планових капвкладень і ремонтів основних фондів, тому уявна "відсутність коштів" не є об'єктивною причиною їх невиконання. Здійснювати загальний контроль за дотриманням керівництвом АТ «Укрзалізниця» графіку фінансування капітальних інвестицій мав член наглядової ради Іван Юрик.

2. Переведення за наявних умов лише 70% залишків коштів із поточних на депозитні рахунки дозволило б збільшити доходи в 3 рази, отримавши додатково 2 млрд грн за 5 років (*Таблиця 18.3.*). Той факт, що цього не зроблено, викликає підозру про наявність корупційних "домовленостей" щодо поділу ("розпилу") отриманих таким чином доходів від використання банками цих залишків.

Таблиця 18.3.

Залишки грошових коштів на поточних рахунках та доходи від них у 2016-2020 рр., млн грн

	2016	2017	2018	2019	2020	2016-2020
Залишок на кінець року	6 666,0	5 080,0	1 185,0	7 419,0	2 326,0	x
Фактичні доходи від залишків на поточних рахунках	358,0	549,0	197,0	254,0	148,0	1 506,0
Розрахункові доходи від переводу 70% залишків на депозитні рахунки	859,0	1 317,0	472,0	610,0	354,0	3 612,0

¹² https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/495998/

Різниця (недоотримано)	-501,0	-768,0	-275,0	-356,0	-206,0	-2 106,0
------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	----------

3. Організація діяльності щодо зменшення дебіторської заборгованості знаходиться на край низькому рівні (Таблиця 18.4.). Посадових осіб, що понесли відповідальність за таку незадовільну роботу, ТСК не виявлено.

Таблиця 18.4.

Дебіторська заборгованість АТ"УЗ" станом на 31.12.2020, млн грн

Всього заборгованість станом на 31.12.2020	1 770,0
в т.ч. прострочена	960,0
Резерв сумнівних боргів	825,0
в т.ч. прострочена	823,0
Чиста заборгованість (балансова)	945,0
в т.ч. прострочена	136,0
Списана дебіторська заборгованість за 2020 р.	163,0

4. Аналіз консолідованих фінансових звітів АТ"УЗ" свідчить, що основним фактором впливу на формування підсумкового фінансового результату є не виробнича діяльність менеджменту, а дохід (збиток) від курсової різниці (Таблиця 18.5.). Також до подібних маніпуляцій вдалось керівництво АТ"УЗ" коли за період 2014-2015рр. показало збитки від курсових різниць в розмірі 28,1 млрд. грн., внаслідок АТ «Укрзалізниця» було змушене підняття тарифів на залізничні перевезення у 2015р. на 30%.

Також перевіркою було виявлено, що близько року тому виконуючий обов'язки правління і за сумісництвом фінансовий директор Укрзалізниці Іван Юрик провів реструктуризацію боргу компанії перед Сбербанком, залишивши завищені відсоткові ставки по кредитах банку (ставка по кредитах залишилася на колишньому рівні - 12%, коли середня ринкова ставка за чотири попередні місяці була майже вдвічі нижче (6,6%).

Так, у 2020 році відсоткова ставка по кредитах Сбербанку склала 12% річних (за доларовими договорами) та 20,75% річних (за гривневими договорами) в той час як, середні ставки за довгостроковими кредитами для підприємств в Україні в 2020 році були на рівні 6,6 % і 16,6% відповідно (згідно офіційної статистики НБУ).

Це свідчить або про некомпетентність, або про схильність до несумлінних маніпуляцій відповідальних за економіку і фінанси посадових осіб АТ «Укрзалізниця».

Таблиця 18.5.

Обсяги курсової різниці та її вплив на фінансовий результат АТ"УЗ" у 2016-2020 рр., млн грн

	2016	2017	2018	2019	2020
Чистий дохід (+), збиток (-) від курсової різниці	-4 506,0	-1 140,0	+539,0	+4 326,0	-5 486,0

Чистий фінансовий результат	-7 322,0	+114,0	+204,0	+2 988,0	-11 869,0
Фінансовий результат без впливу курсових різниць	-2 816,0	+1 254,0	-335,0	-1 338,0	-6 383,0

ТСК пропонує:

1. Матеріали розслідування відносно бездарного ведення господарської діяльності, що призвела до реальної втрати вартості активів (-33%), безгосподарне використання залишків грошових коштів, що обумовило значне недоотримання доходів, відповідальними за це в.о. голови правління (він же член правління, відповідальний за фінансово-економічну діяльність раніше) Івана Юрика, попередніх та діючого директорів з економіки і фінансів, яким наразі є Микола Іванів, передати слідчим органам.

2. Матеріали розслідування щодо дій підписантів та причетних до цього осіб збоку АТ"УЗ" в частині укладення та виконання контракту фінансового лізингу з АТ "Укресімбанк" від 22.02.2018 про поставку 30 магістральних тепловозів, в результаті яких товариству та державі нанесено мільярдні збитки, передати слідчим органам.

19. Реформування

Єдиним офіційним документом, що комплексно визначає мету, шляхи, способи та строки реформування залізничного транспорту України довгі роки була "Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 рр.", затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390, в редакції постанови Уряду від 26.10.2011 № 1106 (далі - Програма).

Враховуючи той факт, що визначені в програмі заходи у передбачені строки не були виконані, крім підготовчого (внесення змін до законодавства) і першого (утворення єдиного суб'єкта господарювання - АТ"УЗ") етапів, Уряд прийняв рішення щодо припинення її дії з одночасним перенесенням невиконаних завдань до Плану заходів з реформування залізничного транспорту, затвердженого відповідним розпорядженням¹³ від 27.12.2019 № 1411-р.

Цей план як за суттю, так і за змістом є продовженням (повторенням) Програми з невеликими коригуваннями і доповненнями щодо актуалізації завдань та строків їх виконання. Крім того, слід зауважити, що значна кількість завдань Програми знайшла своє відображення у Плані заходів з виконання Угоди про асоціацію, що був затверджений постановою Уряду № 1106 від 25.10.2017 р. (зі змінами)¹⁴.

Метою Програми було і є створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях, покращення їх якості та зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг.

¹³ Розпорядження КМУ від 27.12.2019 р. № 1411-р

¹⁴ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#n10>

Здійснювана структурна реформа АТ"УЗ", яка відповідно до пункту 1864 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію¹⁵ передбачає в строк до 31.10.2022 відокремлення функцій управління інфраструктурою та здійснення перевезень, зокрема організаційне та фінансове розділення оператора інфраструктури та перевізника всередині товариства, створення вагонних компаній, розроблення та затвердження плану заходів з ліквідації перехресного субсидування тощо.

Виконання цього завдання є найпершою умовою гарантування справедливого доступу до інфраструктури. Разом з тим, трансформація державної залізничної компанії за видами бізнесу дозволить забезпечити прозорість фінансових потоків всередині товариства, підвищити якість управління кожним видом діяльності¹⁶.

Крім того, проведення структурної реформи АТ"УЗ" передбачено в Основних засадах здійснення державної власності щодо акціонерного товариства "Українська залізниця"¹⁷.

Програма передбачає:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління;
- утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як національного перевізника вантажів та пасажирів на ринку транспортних послуг, у володінні якого перебуватимуть об'єкти інфраструктури залізничного транспорту загального користування (далі - об'єкти інфраструктури);
- формування вертикально інтегрованих структур за видами діяльності: вантажні перевезення, пасажирські перевезення у внутрішньому та міжнародному сполученні, пасажирські перевезення у приміському та регіональному сполученні, утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги, ремонт рухомого складу, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури, проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, утримання соціальної сфери;
- підвищення рівня конкуренції за рахунок гарантування суб'єктам господарювання незалежно від форми власності рівного доступу до ринку надання залізничних послуг у конкурентних, потенційно конкурентних секторах, на суміжному ринку тощо.

Завдання Програми у кілька етапів передбачали ***перехід*** від територіальних багатофункціональних монопольних структур (6 залізниць) через проміжну, тимчасову, безпрецедентну монополізацію в одній структурі (утворення АТ "УЗ"), що і було зроблено **на першому етапі**, до формування (**на другому етапі**) множини вузько функціональних суб'єктів господарювання, які провадять діяльність на конкурентному та потенційно-конкурентному сегментах ринку (зокрема і приміські перевезення пасажирів), юридично відокремившись від монопольних функцій АТ "УЗ" щодо управління інфраструктурою та здійснення перевезень, які, у свою чергу, залишившись у складі материнської компанії мали

¹⁵ Постанова КМУ від 25.10.2017 № 1106 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-n>

¹⁶ МІУ: Реформи залізничного транспорту <https://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichn>

¹⁷ Постанова КМУ від 12.06.2019 № 628

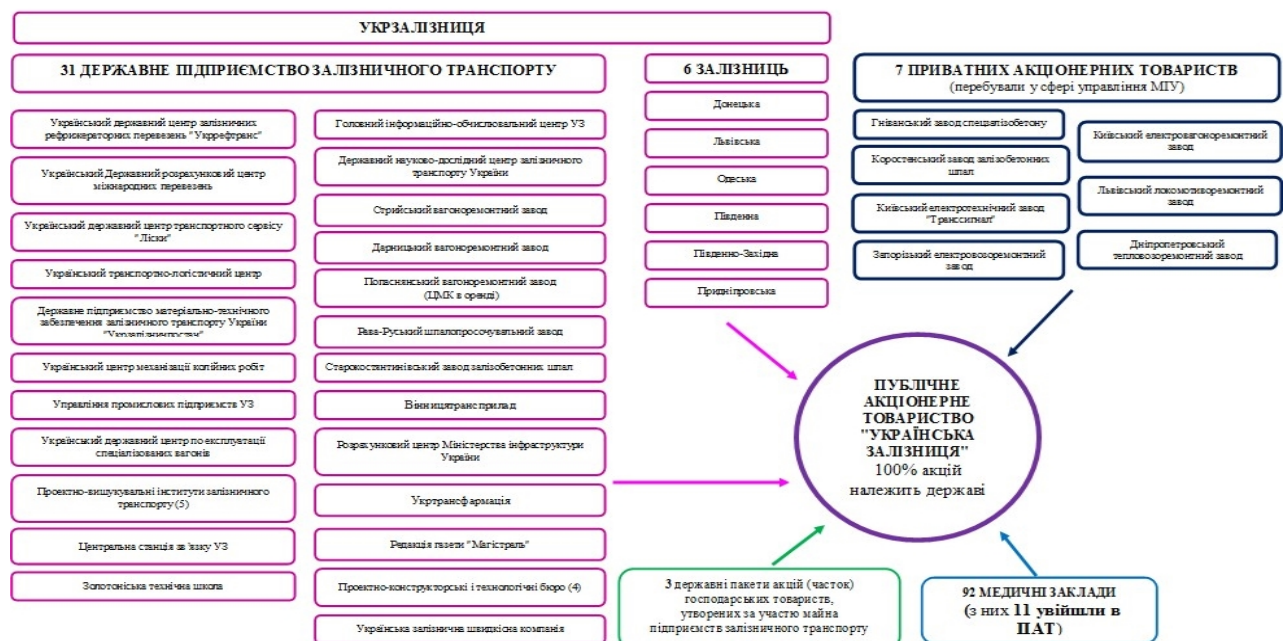
бути організаційно та фінансово (окремі фінансові плани) розділені на оператора інфраструктури, вантажного та пасажирського (у далекому сполученні) перевізників. **Третій етап** передбачав, зокрема, припинення перехресного субсидування, запровадження державного замовлення на соціально важливі перевезення, відокремлення пасажирського перевізника та появу на ринку вантажних перевезень більше ніж одного суб'єкта господарювання.

Наразі, нажаль, **завершено лише перший етап** - АТ "УЗ" утворено відповідно до Закону України "Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування" як акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого **закріплюються в державній власності**, на базі Державної адміністрації залізничного транспорту, що мала статус органу управління, та 48 підприємств і установ залізничного транспорту, у тому числі 6 залізниць (усього **49 суб'єктів**), які реорганізовано шляхом злиття, згідно з додатком 1 до постанови Уряду від 25.06.2014 № 200 "Про утворення публічного акціонерного товариства "Українська залізниця".

Засновником та єдиним акціонером АТ "УЗ" є держава в особі Кабінету Міністрів України, відповідно до Закону України "Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування".

Вищим органом є загальні збори акціонерів. *Функції загальних зборів виконує Кабінет Міністрів України.*

Трансформація структури залізничного транспорту загального користування, що відбулася



Наріжним камінням структурних реформ залізничного транспорту України, як і більшості залізниць розвинених країн, що реформуються, є **перехід від неефективної територіально-галузевої структури управління** (коли, у випадку України, кожна із шести залізниць займалася всіма видами діяльності) до ринкової вертикально-інтегрованої за десятьма основними видами діяльності.

У п'яти сегментах, що вже є конкурентними - одразу, а в двох потенційно-конкурентних - пізніше, створюються відповідні суб'єкти господарювання, що конкурують на наявних вже ринках з приватними гравцями.

У монопольних сегментах створюються вертикально-інтегровані, організаційно та фінансово відокремлені філії зі своїми балансами і прозорим обліком, що унеможлиблює кроссубсидування.

Для полегшення і прискорення таких перетворень було обрано варіант злиття усіх підприємств залізничного транспорту та внесення їх майна до статутного капіталу АТ"УЗ" з наступним раціональним його розділенням на майнові комплекси створюваних вертикально-інтегрованих за видами діяльності структур.

Як свідчать матеріали розслідування: процес реформування галузі **обмежився** лише першим етапом - створення у 2015 р. акціонерного товариства "Укрзалізниця". Подальше реформування було зупинено в найбільш недієздатному стані. Структура АТ"УЗ", яка створювалась як перехідна (на 2-3 місяці) і вже у перший рік існування мала бути трансформована у вертикально інтегровані структури за основними видами діяльності зі створенням відповідних суб'єктів у ринковому (2016-2017 рр.), а пізніше (2018-2019 рр.) у потенційно-ринковому сегментах, виявилась законсервованою у такому недієздатному, майже некерованому стані "напівфабрикату" більше ніж на 5 років.

Крім того, наразі існує вражаюча кількість вагомих помилок в організації управління АТ"УЗ".

Перш за все це запровадження надмірної централізації та господарського безправ'я відокремлених підрозділів. На приклад, залізниці (регіональні філії) та їх виробничі підрозділи виконують, як і раніше, всі основні господарські функції щодо здійснення перевізного процесу, оскільки інші, передбачені реформами, вертикально інтегровані структури не створені, але необхідних для цього повноважень з розпорядження матеріальними фінансовими і трудовими ресурсами вони, в значній мірі (майже повністю) позбавлені. Правління централізувало їх на себе, але не справилось і не могло справитись з ними.

Запроваджена відповідно затвердженого Урядом статуту АТ"УЗ" структура управління не відповідає загальноприйнятій практиці централізованого управління залізничним транспортом, є недієздатною, відстороненою від виробничого процесу з розмитою відповідальністю за виробничі процеси. Така структура управління не здатна не тільки реформувати галузь, а навіть організувати поточну перевізну діяльність, і фактично є класичним "бюрократичним болотом".

У складі АТ"УЗ" утримується значна кількість надлишкових підрозділів та основних фондів, які через не повну виробничу завантаженість поступово деградують, а необхідні для їх утримання кошти негативно впливають на собівартість перевезень.

Зокрема у вагонному господарстві ця проблема має яскраве підтвердження. Сьогодні, унаслідок неефективного управління своїми активами та нерационального використання коштів, робочий парк АТ"УЗ" складає близько **45%** від її загального парку та лише **37%** від усього робочого парку вагонів, наявного в Україні, при цьому, АТ"УЗ" монопольно утримує 80% ремонтних потужностей, створюючи для кількох тисяч власників вантажних вагонів постійні проблеми з ремонтом. Крім неефективного використання АТ"УЗ" своїх виробничих потужностей, їх кількість вбачається надлишковою.

Як приклад, можна навести порівняння ТОВ «Лемтранс», яке оперує понад 21 тис. вагонів та має лише **2 вагонних депо** (умовно 10 тис. на 1 депо), та АТ"УЗ", яке оперує понад 105 тис. вагонів та має близько **30 вагонних депо** (умовно 3,5 тис. на 1 депо). Тобто *ефективність використання виробничих потужностей АТ «Укрзалізниця» майже у три рази нижча у порівнянні із приватними суб'єктами господарювання*. Крім того, слід пам'ятати, що у складі АТ"УЗ" функціонують у формі відокремлених підрозділів (філій) **три** вагоноремонтні заводи, виробничі потужності кожного з яких суттєво перевищують сукупні потужності кількох депо разом узятих.

Враховуючи недосконалість та технологічну неефективність організації бізнес-процесів АТ"УЗ" у порівнянні з приватними операторами рухомого складу, вбачається доцільним невідкладне *виділення операторів вантажних вагонів Укрзалізниці в окремі юридичні особи*, що виведе їх із-під впливу природньої монополії та поставить у рівні, конкурентні умови відносно приватних операторів рухомого складу.

У ході розслідування підтверджено професійну некомпетентність та корумпованість *керівного складу* верхнього рівня управління та центрального апарату АТ"УЗ", регіональних та більшості інших філій, залежних товариств (ПрАТ), а також навіть значної частини виробничих структурних підрозділів, що забезпечують перевізний процес та безпеку руху.

Посилюючим фактором є поточна ситуація безладдя та безпорадності, коли стара система управління порушена, а нова, через некомпетентність, не створена чи має вульгарний вигляд. АТ"УЗ" не реформоване, некероване, занурено в управлінський хаос та стрімко деградує.

Перевіркою виявлено, що у 2013 р. в рамках виконання державної Програми реформування, на замовлення Державної адміністрації залізничного транспорту України (далі - ДАЗТУ), однією із чотирьох всесвітньовідомих консалтингових компаній "Ернст енд Янг" було розроблено цільову організаційну структуру АТ"УЗ".

Зазначена «Цільова структура» представляє комплексний опис організаційної структури АТ"УЗ" в процесі його створення та заходів з управління її трансформацію на другому етапі реформ, містить детальний план її впровадження. Були розроблені, актуалізовані та підготовлені до затвердження проекти положень основних структурних підрозділів, регламенти їх взаємодії з управління основними бізнес-процесами, КПЕ оцінки за результатами управлінської діяльності.

Рішенням робочої комісії з реформування Державної адміністрації залізничного транспорту № РКР-1/9 від 15.04.2013 було схвалено і затверджено генеральним директором Укрзалізниці організаційну структуру публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», типову цільову організаційну структуру регіональної філії (залізниці), принципи формування організаційної структури виробничих філій та залежних товариств, що будуть утворюватися.

Крім того було вирішено використовувати схвалені документи під час утворення АТ"УЗ" та забезпечити їх впровадження в процесі наступних його трансформацій протягом першого року функціонування. Вартість цієї роботи становила близько **1 млн USD**.

Однак, у 2016 р. тодішнім головою правління АТ «Укрзалізниця» Є. Кравцовим та наступними правліннями "Цільова структура" впроваджена не була, прогресивні (реформаторські) розробки не використані досі, проте навіть ліквідовано офіс з управління реформуванням.

ТСК розцінює такі дії правління АТ «Укрзалізниця», зокрема пана Кравцова, як відверто антиреформаторські, та як такі, що завдали АТ «Укрзалізниця» **збитки в особливо великих обсягах**.

У той же період (2012-2013 рр.) консалтинговою компанією АТ «KEARNEY», на замовлення ДАЗТУ, було розроблено:

1) "Цільову модель ринку залізничних послуг України", що необхідна для досягнення мети реформування, та перелік змін до нормативно-правових документів для її впровадження;

2) "Концепцію тарифного регулювання на перевезення вантажів та пасажирів залізничним транспортом України", для реалізації завдань з реформування.

Загальний обсяг наданого АТ"KEARNEY" звіту разом з додатками та розробленими проектами документів сягає майже 1000 сторінок, вартість цієї роботи склала близько **1 млн EUR**.

До цього часу ці документи керівництвом АТ"УЗ" не представлені на розгляд Міністерства інфраструктури та не надані на затвердження Уряду.

ТСК розцінює таку бездіяльність керівництва АТ"УЗ", з одного боку, як **розбазарювання** коштів у особливо великих розмірах, а з іншого - як **небажання** мати затверджену модель ринку, що має бути побудована в ході реформ, а також прозору політику щодо тарифоутворення на послуги залізничного транспорту.

Непринятною, на думку ТСК, є повна відстороненість державних органів управління від процесу реформування критичної для економіки держави інфраструктурної галузі. ТСК в ході перевірки не виявила жодних серйозних дій з боку Міністерства інфраструктури та Кабінету Міністрів України загалом щодо організації реформування галузі, контролю виконання Програми реформ, яка повністю провалена.

Навіть законопроект "Про залізничний транспорт", який мав передувати реформам, не визначено Урядом як першочерговий, і вже 5 років припадає пилом в секретаріаті Верховної Ради. Процес реформ повністю кинуто на відкуп некомпетентних та безвідповідальних органів управління АТ"УЗ".

ТСК ознайомила з досвідом країн, що успішно реформували свої залізниці. Для усіх них характерним є:

1. Реформування здійснювала держава в особі державної комісії або штабу з реформування, що очолювались головою чи заступником голови Уряду.

2. Реформам передувало прийняття законодавчих та безлічі підзаконних актів, що створювали нормативно-правове поле для структурних та економічних змін.

3. Урядом затверджувалась цільова модель ринку залізничних послуг, що мала бути побудована, та визначались зміни та обсяги тарифного регулювання в процесі реформ.

4. Надавалась суттєва фінансова підтримка залізничному транспорту на час реформ, встановлювались вагомі стимулюючі пільги суб'єктам господарювання.

5. Урядова комісія (штаб) звітували про хід реформування ключової для держави галузі парламенту та очільнику держави.

Нічого з цього в Україні не зроблено! Тому реформування залізничного транспорту, на думку ТСК, не проводиться і за таких умов не можливо.

ТСК рекомендує:

1. Прем'єр-міністру України вжити заходів щодо реанімації АТ"УЗ", відновлення реформування галузі, для чого: створити відповідну державну комісію та особисто очолити її роботу, взявши на себе всю повноту відповідальності за майбутнє залізничного транспорту України.

2. Верховній Раді України наприкінці поточного року заслухати звіт Прем'єр-міністра України про результати проведеної роботи з реанімації АТ"УЗ" та кроки з розгортання його реформування.

3. Прем'єр-міністру України вжити заходів щодо прискорення реформування АТ «Укрзалізниця», а саме - розділення по вертикалям, виділення окремих юридичних осіб в інфраструктурі, вантажних перевезеннях, оперуванні вантажними вагонами, пасажирських перевезень, допоміжної діяльності.

4. Міністерству інфраструктури України вжити заходів щодо організації розрахунку собівартості з максимально коректним рознесенням фактичних витрат до кожної конкретної перевезеної тони вантажу з мінімальним усередненням витрат між вантажами.

20. Органи управління АТ"УЗ"

Органами управління АТ"УЗ" є: загальні збори, наглядова рада та правління.

Кожен з них відіграє відповідну значущу роль в управлінні товариством та несе відповідальність за його теперішній кризовий стан. З огляду на технічний, технологічний, організаційний та критичний фінансовий стан АТ"УЗ", про що викладено вище, ТСК проаналізовано роль у цьому безпосередньо кожного із органів управління.

20.1. Правління

Колегіальним виконавчим органом товариства є правління. Відповідно до статуту АТ"УЗ", правління підзвітне загальним зборам і наглядовій раді, організовує виконання їх рішень, здійснює управління та вирішує всі питання, пов'язані з керівництвом поточною діяльністю товариства. Члени правління **несуть персональну відповідальність** за виконання рішень загальних зборів, наглядової ради та правління.

За підсумками року правління звітує перед загальними зборами та наглядовою радою про свою діяльність та загальний стан товариства.

Основною формою роботи правління є засідання. Відповідно до п.110 статуту, у кінці кожного календарного року, але не пізніше ніж 1 грудня поточного року, голова правління подає правлінню для затвердження план проведення засідань на наступний календарний рік.

Виходячи з того, як відбувається планування засідань, які питання розглядаються, як готуються необхідні для їх розгляду матеріали та які рішення за ними приймаються, як організовується їх виконання, можливо судити про дієздатність правління. З врахуванням цього, ТСК проведено детальний аналіз протоколів засідань правління за останній, 2020 р.

Основні висновки ТСК:

1. **Важливі питання господарської діяльності**, що потребують тривалої підготовки, у 2020 р. на засіданні правління **не розглядались**, зокрема: щодо необхідності підняття тарифів на вантажні перевезення до рівня економічно-обґрунтованих, про об'єктивне формування собівартості перевезень (з урахуванням вартості ресурсу основних виробничих фондів, що реально витрачено на перевезення; адекватного розміру реальної оплати праці персоналу, правильного нарахування амортизації), про неприпустимість відкладання ремонтів основних фондів через недофінансування, щодо катастрофічного стану з персоналом, обслуговуючим інфраструктуру, через скорочення його оплати, про падіння технічної та технологічної дисципліни, критичне погіршення безпеки руху тощо.

Натомість, **протиправно приймалися рішення** та затверджувались нормативи та внутрішні документи, які обхідним шляхом унормовували це неподобство, у розріз із законодавством запроваджувались правила і процедури, що **дозволяли порушувати діюче нормативно-правове поле**.

2. Правління **не планує свою роботу**, як того вимагає п. 110 статуту, оскільки графік проведення засідань - це не є план. Порядок денний формується "авральним шляхом", як правило, виходячи із пропозицій, наданих підрозділами апарату управління (департаментами), які, таким чином, перекладають свої функції на правління. Тому засідання правління перенасичені дріб'язковими питаннями на шкоду вирішенню стратегічних, якими і воно повинно займатися.

Таблиця 20.1.1.

Обсяги розглянутих правлінням за 2020 р. тематичних питань

Тематика питань	Кількість	Примітки
Про зміни структури та функцій підрозділів центрального апарату управління та філій	101	70% надуманих, не потрібних
Про затвердження складу тендерних комітетів	74	можливо делегувати
Внутрішнє переміщення, оренда та списання майна	88	можливо делегувати
Затвердження внутрішніх нормативних документів	98	можливо делегувати

Питання корпоративного управління залежними товариствами	46	50% можливо делегувати
Питання договірної роботи	72	50% можливо делегувати
Питання запозичень	30	50% можливо делегувати
Всього	509	365 можливо делегувати

Усього в 2020 р. проведено 118 засідань правління, на яких розглянуто 673 питання, 509 з яких (76%), є другорядними і формальними (Таблиця 20.1.1.). При цьому 365 (72%) з цих другорядних питань можуть (а виходячи з міркувань здорового глузду - мають) бути делеговані підлеглим структурам (філіям, департаментам), або членам правління та іншим посадовим особам відповідно до розподілу компетенцій та сфери їх відповідальності.

За наявних умов організації роботи **правління** втратило ініціативу, борсається у купі рутинних, дріб'язкових питань, ведене ними, і по суті справи, є **недієздатним і неспроможним до виконання статутних завдань**.

3. У практиці роботи правління геть **відсутня функція контролю**. Жодного питання про результати перевірки господарської діяльності філій, господарств, департаментів, чи посадових осіб у 2020 р. правлінням не розглядалось.

4. Протягом року правління **не розглядало** питання щодо виконання **рішень** чи **доручень загальних зборів або наглядової ради**. Не виявлено розгляду питань щодо організації виконання затвердженого Урядом фінплану, або причин і відповідальних за провал виконання усіх його показників.

5. Робота членів правління **дублюється** директорами з аналогічних сфер діяльності, яких в штаті АТ"УЗ" 12 посад. Таким чином розмивається відповідальність, створюється надлишкова ланка і в без цього заплутаній системі управління. Так, наприклад, член правління Франтішек Буреш у своєму безпосередньому підпорядкуванні має функціональну вертикаль з інженерно-технічного забезпечення, яку очолює директор з інженерно-технічного забезпечення.

6. За умови такої нікчемної роботи та її наслідків голова та члени правління отримували (Таблиця 20.1.2.) останні два роки крім високих, призначених акціонером окладів, значні винагороди, премії та фінансову допомогу. Усього майже **66** млн грн.

Таблиця 20.1.2.

Матеріальна винагорода голови та членів правління, млн грн

	2019	2020
Винагорода, пов'язана з прибутковістю роботи	5,2	-
Премії	15,3	5,2
Вихідна допомога	10,9	29,3
Усього	31,4	34,5

Таким чином ТСК змушена констатувати, що поточний склад правління - це не команда професіоналів односторонньої думки, яка цілеспрямовано працює на користь АТ"УЗ" та національної економіки, а розрізнений набір дилетантів в залізничній

сфері, які є висуванцями певних "впливових сил" та за дуже велику винагороду відстоюють їх інтереси, руйнуючи стратегічну для держави галузь. Вони не тільки не хочуть і не можуть реформувати галузь, вони навіть нездатні управляти нею. За таких умов, коли практично зруйновано основи, на яких тримається залізничний транспорт, АТ"УЗ" приречено, а сподівання на те, що механізми корпоративного управління виправлять ситуацію, є недалекоглядним, м'яко кажучи, а можливо і безвідповідальним.

На думку ТСК, великою помилкою є застосування колегіального виконавчого органу управління без визначення персональних КПЕ і сфер особистої відповідальності його членів для АТ"УЗ" взагалі, а на період реформування особливо.

ТСК пропонує:

1. Прем'єр-міністру України, Міністру інфраструктури:

1.1. Кабінету міністрів України визнати роботу правління АТ «Укрзалізниця» за останні 5 років неефективною, непрофесійною та деструктивною.

1.2. Здійснити заходи щодо переходу від "безвідповідального" колегіального управління АТ"УЗ" до виконавчого органу, очолюваного керівником, що несе персональну відповідальність за діяльність товариства та призначає своїх заступників, відповідальних за основні напрямки роботи. Така можливість передбачена Законом України "Про акціонерні товариства".

20.2. Наглядова рада

Відповідно до п.1 ст.51 Закону України "Про акціонерні товариства", наглядова рада акціонерного товариства є колегіальним органом, що здійснює захист прав акціонерів товариства (в даному випадку держави) і в межах компетенції, визначеної статутом та цим законом, здійснює управління акціонерним товариством, а також контролює та регулює діяльність виконавчого органу.

До компетенції наглядової ради, зокрема, належить заслуховування звіту голови та членів правління з питань фінансово-господарської діяльності товариства. Наглядова рада може скасовувати рішення правління, надавати правлінню обов'язкові до виконання рішення, відстороняти, за необхідності, голову та членів правління від здійснення повноважень. Важелів впливу для виконання своїх функцій у наглядовій ради достатньо.

Основною формою роботи наглядової ради є засідання. Проаналізувавши засідання наглядової ради за 2020 р., ТСК робить наступні **висновки**:

1. Наглядова рада не планує свою роботу, як того вимагає статут АТ"УЗ" в частині переліку питань, що виносяться на її розгляд. Обмежується календарним графіком проведення засідань. Тому передбачені повноваженнями питання, що потребують тривалої підготовки, на засіданнях не розглядаються. Контроль виконання рішень Уряду (загальних зборів) не здійснюється.

2. Порядок денний формується спонтанно або на основі звернень правління для розгляду питань, віднесених до компетенції наглядової ради. Вражає царюючий формалізм та усіляке "замилування очей".

Із розглянутих 179 питань: 41% - це дрібні кадрові, внутрішньо організаційні та структурні питання, 13% - питання роботи з запозиченнями. 9 разів за рік формально розглядалися звіти членів правління за їх вертикалями, 4 рази - звіт директора з економіки та фінансів щодо планування ліквідності, 3 рази - звіт аудитора щодо закупівлі газу.

Із оформлених 32 засідань 6 засідань не проводились взагалі і протоколи складено фіктивно, шляхом перенесенням питань із інших проведених засідань.

Наприклад, затверджений рішенням наглядової ради від 16-17 квітня 2020 р. «Звіт наглядової ради акціонерного товариства "Українська залізниця" за 2019 р.», містить лише перелік розглянутих наглядовою радою питань і більш ні чого. Жодного слова про результати роботи об'єкта управління (АТ"УЗ"), які, за результатами розслідування, не витримують критики.

ТСК таким чином змушена констатувати, що поточний склад наглядової ради - це група високооплачуваних людей, які жодним чином не впливають на стан АТ"УЗ", не контролюють та не регулюють діяльність виконавчого органу, і, при цьому, не відповідають за свою бездіяльність. Головне, що вони роблять - це складають формальні протоколи, наповнені дріб'язковими питаннями, що дає їм підстави досягати "ключового завдання", яке і є їх основним інтересом, отримувати високу винагороду згідно з цивільно-правовими договорами.

ТСК вважає, що в такому вигляді та в такому складі наглядова рада підтвердила свою неадекватність. Наразі потрібні невідкладні кардинальні зміни.

Наглядова рада має захищати права акціонерів та їх інтереси. Акціонером АТ «Укрзалізниця» є держава, зокрема населення, територіальні громади та діючі на їх території підприємства.

ТСК рекомендує: переглянути підходи до формування складу наглядової ради. Як приклад збалансованого та ефективного органу управління вбачається за доцільне розглянути структуру органів управління, зокрема, спостережну раду (Supervisory Board)¹⁸ німецького залізничного холдингу *Deutsche Bahn AG (DB GROUP)*, що є однією з провідних світових компаній з мобільності та логістики, є порівняною з АТ «Укрзалізниця» за виробничими та кількісними показниками¹⁹, проте є незрівнянно ефективнішою і в десятки разів більш прибутковою.

Федеральна Республіка Німеччина є єдиним акціонером.

Наглядова рада Deutsche Bahn AG формується на паритетних засадах та налічує 20 членів, з яких десять - представники акціонера та десять - представники працівників.

Деякі представники акціонера призначаються; інші обираються щорічними загальними зборами. Представники працівників обираються відповідно до закону Німеччини (the German Codetermination Act).

До складу представників акціонера входять кілька депутатів парламенту Німеччини (Member of the German Bundestag), державні секретарі федеральних міністерств (транспорт та цифрової інфраструктури; економіки та енергетики;

¹⁸ https://www.deutschebahn.com/en/group/atag glance/aufsichtsrat_dbag_en-1211006

¹⁹ https://www.deutschebahn.com/en/group/atag glance/facts_figures-5058432

фінансів), а також науковці та експерти у сфері транспорту, фінансів та управління.

ТСК пропонує:

Прем'єр-міністру України, Міністру інфраструктури:

1. Визнати роботу наглядових рад АТ «Укрзалізниця» за останні 5 років неефективною, непрофесійною та деструктивною.

2. Здійснити заходи щодо перегляду представництва в наглядовій раді, передбачивши у її складі: представництво акціонера в особі діючих заступників міністрів, що опікуються питаннями інфраструктури, фінансів, економіки, енергетики, цифрової трансформації; представництво трудових колективів в особі репрезентативних профспілок, а також незалежних членів відібраних з числа науковців, експертів у сфері транспорту, фінансів та управління, народних депутатів України.

20.3. Загальні збори

Вищим органом товариства є загальні збори. Функцію загальних зборів виконує Кабінет Міністрів України.

Першочерговим завданням Уряду є спрямування АТ"УЗ" на забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в залізничних перевезеннях, та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень.

Нажаль, останні роки Уряд, як єдиний акціонер, не приділяв належної уваги стану залізничного транспорту та несе відповідальність за те, що основне призначення АТ «Укрзалізниця» не виконується.

До найбільш важких прорахунків Уряду можна віднести:

- затискання товариства у фінансові лещата: з одного боку дискримінаційно низькі тарифи, що змушують здійснювати перевезення за ціною нижче собівартості, з іншого - збільшенням у два рази податкового навантаження;

- щорічне затвердження фінпланів товариства з явно заниженими відносно нормативів витратами, та відсутність реакції щодо їх систематичного невиконання.

- відсутність контролю здійснення реформування ключової для економіки держави галузі, що призвело до провалу затвердженої Урядом програми реформ;

- призначення некомпетентного, нездатного управляти перевізним процесом та здійснювати реформи складу правління і наглядової ради;

- безпрецедентна безконтрольність діяльності (бездіяльності) правління і наглядової ради.

В результаті:

- втрачено (вимито) 1/3 ресурсу основних фондів через мізерні обсяги їх відновлення та оновлення;

- втрачено половину професійного персоналу, що забезпечує функціонування інфраструктури, обслуговування та рух поїздів через скорочення в 2 рази їх реальної зарплати;

- порушено основи здійснення перевізного процесу, якими нинішні органи товариства управляти не можуть.

Залізничний транспорт системно втрачає свої перевізні здатності та прискорено деградує, що несе реальну загрозу національній економіці, соціальній стабільності та обороноздатності держави.

Кабінету міністрів України, Мінінфраструктури та АТ «Укрзалізниця» розробити та неухильно дотримуватися інвестиційної програми для забезпечення відтворення основних фондів АТ «Укрзалізниця» на найближчі 5 років, а також вишукати джерела фінансування на реалізацію даної програми.

УЗАГАЛЬНЕНІ ПРОПОЗИЦІЇ/РЕКОМЕНДАЦІЇ ТСК:

1. Кабінету міністрів України, Мінінфраструктури та АТ «Укрзалізниця»:

1.1 Розробити та неухильно дотримуватися інвестиційної програми для забезпечення відтворення основних фондів АТ «Укрзалізниця» на найближчі 5 років, а також вишукати джерела фінансування на реалізацію даної програми.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

1.2 Переглянути підходи до формування складу наглядової ради.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

2. Мінінфраструктури та АТ «Укрзалізниця» розробити методику розрахунку контингенту нормативної чисельності працівників залізничного транспорту. У відповідності до розробленої методики розрахувати нормативну чисельність персоналу в розрізі усіх господарств Укрзалізниці та професій. Укомплектувати кваліфікованими фахівцями структурні підрозділи АТ «Укрзалізниця» до необхідного розрахункового рівня.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

3. Мінінфраструктури та АТ «Укрзалізниця» забезпечити проведення роботи щодо підвищення заробітних плат робітничих професій у відповідності до Галузевої угоди з врахуванням ринково обґрунтованого рівня.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4. Кабінету Міністрів України:

4.1 Внести до Верховної Ради України пропозиції щодо зменшення податкового тиску в т.ч. шляхом відміни податку на землю та скасування сплати дивідендів для АТ «Укрзалізниця».

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.2 Змінити кадрову політику щодо зайняття керівних посад в АТ «Укрзалізниця» та передбачити в нормативних документах в кваліфікаційних вимогах до зайняття керівних посад в АТ «Укрзалізниця» профільну освіту та релевантний досвід роботи не менше 10 років.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.3 Вжити усі заходи на виконання рішення ТСК від 30.04.2021 (Протокол ТСК №7), а саме:

4.3.1 Звернутись з листом до в.о. Голови правління Юрика І.І. про перегляд кадрового рішення щодо Заруби О.В.

4.3.2 Визнати некомпетентними та такими, що не відповідають займаним посадам в.о. голови правління АТ «Укрзалізниця» члена правління та всіх в.о. членів правління АТ «Укрзалізниця».

4.3.3 Направити вимогу до КМУ щодо необхідності звільнення виконувача обов'язки голови правління, члена правління та всіх в.о. членів правління АТ «Укрзалізниця».

4.3.4 Звернути увагу КМУ, на необхідність призначення на керівні посади осіб, які мають: фахову освіту, достатній досвід роботи на залізничному транспорті, стратегію розвитку АТ «Укрзалізниця» та стратегію виходу АТ «Укрзалізниця» з кризи.

4.3.5 Визнати роботу членів Наглядової ради незадовільною. Звернутися до КМУ з пропозицією розпочати роботу з пошуку фахових спеціалістів до Наглядової ради, у зв'язку з тим, що повноваження діючих членів Наглядової ради завершуються.

4.3.6 Запропонувати КМУ вжити заходи щодо скорочення кількості членів правління АТ «Укрзалізниця» та встановлення рівня їм та членам Наглядової ради заробітної плати у відповідності до результативності роботи.

4.3.7 З метою недопущення в подальшому кадрових прорахунків запропонувати Наглядовій раді, Міністерству інфраструктури України та КМУ направляти резюме кандидатів на зайняття посад членів Наглядової ради, Голови правління та членів правління АТ «Укрзалізниця» разом з їхньою стратегією розвитку та стратегією виходу підприємства з кризи, для обговорення на засіданнях ТСК.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.4 Прискорити структурну реформу АТ «Укрзалізниця».

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.5 Провести розділення по вертикалі пасажирські та вантажні перевезення.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.6 Сприяти запуску приватної тяги на колії загального користування.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.7 Прискорити створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.8 Терміново збільшити планові обсяги фінансування ремонту та технічного обслуговування виробничих основних фондів АТ «Укрзалізниця» до визначеної нормативами поточної потреби. Внести відповідні зміни до фінансового плану на 2021 р.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.9 З метою поступового протягом 2021-2025 рр. відновлення примусово втраченого ресурсу експлуатованих виробничих фондів та надолуження накопиченого за 5 років відставання від затверджених Урядом обсягів його оновлення, створити в АТ «Укрзалізниця» цільовий інвестиційний фонд, з наповненням його за рахунок 100% амортизаційних відрахувань та 100% чистого прибутку після оподаткування, для чого звільнити АТ «Укрзалізниця» від сплати

дивідендів.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.10 Відмінити наказ АТ «Укрзалізниця» №55ц від 30.01.2019 «Про введено в дію Положення про планово-попереджувальну систему ремонту і технічного обслуговування тягового та моторвагонного рухомого складу» як протиправний, спрямований на знищення локомотивного парку державного акціонерного товариства, вжити заходів щодо неможливості повторення таких дій.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.11 Переглянути розпорядження Уряду від 30.09.2020 №1192-р в частині відміни передачі частини будівлі ГІОЦ (вул. Івана Франка, б. 21-23), виконання якого створює загрозу функціонуванню залізничного транспорту та значні ризики економічних втрат для держави.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.12 Визнати роботу правління АТ «Укрзалізниця» за останні 5 років неефективною та непрофесійною.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.13 Здійснити заходи щодо переходу від «безвідповідального» колегіального управління АТ «Укрзалізниця» до виконавчого органу, очолюваного керівником, що несе персональну відповідальність за діяльність товариства та призначає своїх заступників, відповідальних за основні напрямки роботи. Така можливість передбачена Законом України «Про акціонерні товариства».

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.14 Визнати роботу наглядових рад АТ «Укрзалізниця» за останні 5 років неефективною та непрофесійною.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

4.15 Здійснити заходи щодо перегляду представництва в наглядовій раді, передбачивши у її складі: представництво акціонера в особі діючих заступників міністрів, що опікуються питаннями інфраструктури, фінансів, економіки, енергетики, цифрової трансформації; представництво трудових колективів в особі репрезентативних профспілок, а також незалежних членів відібраних з числа науковців, експертів у сфері транспорту, фінансів та управління, народних депутатів України.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

5. Прем'єр Міністру України:

5.1 Вжити заходів щодо реанімації АТ «Укрзалізниця», відновлення реформування галузі, для чого: створити відповідну державну комісію та особисто очолити її роботу, взявши на себе всю повноту відповідальності за майбутнє залізничного транспорту України.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

5.2 Вжити заходів щодо прискорення реформування АТ «Укрзалізниця», а саме - розділення по вертикалям, виділення окремих юридичних осіб в інфраструктурі, вантажних перевезеннях, оперуванні вантажними вагонами, пасажирських перевезень, допоміжної діяльності.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

5.3 Терміново вирішити питання щодо створення суб'єктів господарювання – операторів вантажних вагонів власності АТ «Укрзалізниця» та забезпечити їх ефективне функціонування на ринку.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

5.4 Забезпечити повну компенсацію недоотриманих доходів від перевезень масових категорій пасажирів в далекому та приміському сполученні, тарифи на

які встановлюються нижче собівартості. Виділити зазначену суму окремим рядком у фінплані АТ «Укрзалізниця».

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

5.5 Дати принципову оцінку діяльності правління та наглядової ради АТ «Укрзалізниця» щодо системних провалів у виконанні затверджених планів капвкладень та використанням визначених Кабміном джерел їх фінансування. Члена правління АТ «Укрзалізниця», відповідального за цю сферу – звільнити.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

5.6 Внести корективи в фінплан АТ «Укрзалізниця» на 2021 р. в частині оптимізації витрат на персонал в т.ч. шляхом впровадження новітніх програм з автоматизації та оновлення систем управління та обслуговування залізниці, з урахуванням передового європейського досвіду.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

6. Міністерству інфраструктури України:

6.1 Вжити заходів щодо організації розрахунку собівартості з максимально коректним рознесенням фактичних витрат до кожної конкретної перевезеної тони вантажу з мінімальним усередненням витрат між вантажами.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

6.2 Провести аналіз наявної нормативної та нормативно-правової документації, яка регулює діяльність залізничного транспорту на предмет її правомірності, зокрема:

6.2.1. Встановити порядок та строки її перегляду.

6.2.2. Визначити можливість та особливості використання окремих нормативних документів на перехідний період.

6.2.3. Скасувати/зупинити дію протиправних документів АТ «Укрзалізниця».

6.2.4. Встановити систему та періодичність контролю за дотримання вимог нормативних та нормативно-правових документів суб'єктами залізничного транспорту загального користування.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

6.3 Провести аудит системи управління безпекою руху на залізничному транспорті загального користування.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

6.4 Дати оцінку діям (бездіяльності) посадових осіб АТ «Укрзалізниця», відповідальним за її ефективне функціонування.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

6.5 Забезпечити розробку та затвердити нормативно-правовий акт з управління безпекою руху на залізничному транспорті загального користування, обов'язковий для всіх суб'єктів господарювання - учасників перевізного процесу.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

7. Наглядовій раді та правлінню АТ «Укрзалізниця»:

Вивести міжнародні перевезення та внутрішні категорії Інтерсіті+ в окремі залежні компанії (компанію), що дозволить акумулювати необхідні кошти на їх розвиток, залучити інвестиції для нарощування цього рентабельного бізнесу та задовольнити зростаючий попит.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

8. Інспекції з безпеки руху на транспорті, Мінінфраструктури:

8.1 Зупинити випуск нових вагонів на заводах, що допустили порушення технічних умов та конструкторської документації шляхом постановки б/в деталей на нові вагони та піддати їх виробництво переатестації на право вагонобудування згідно з діючим порядком.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

8.2 Вагони з б/в деталями, що безпосередньо впливають на безпечність руху, вилучити із експлуатації для заміни б/в деталей на нові чи здійснення інших заходів, що гарантують безпечність їх експлуатації на мережі залізниць, зокрема на дільницях із швидкісним пасажирським рухом.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9. АТ «Укрзалізниця»:

9.1 у строк не більше як 3 місяці завершити процедури щодо укладання Колективного договору АТ «Укрзалізниця».

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.2 порахувати коректну собівартість перевезення 1 тони вантажів в залежності від типу вантажу;

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.3 розрахувати тариф за доступ до інфраструктури;

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.6 створити ПрАТ надання послуг прання білизни та мийки вагонів, з посиленням відповідальний менеджментом, концентрація на якісних послугах для пасажирів, самофінансування.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.7 автоматизувати процеси обліку, контролю, діджіталізація (RFID мітки). Впровадження інновацій в технології прання (системи дозування, модернізація пральнь тунельними сучасними лініями).

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.8 установити порталні мийки по шляху проходження потягів. Електрифікація/екологічність і модернізація ділянок комплектації (електрокари, сканери, портали обліку).

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.9 надати послугу з прання і обробки білизни, спеціального одягу для всіх підрозділів АТ «Укрзалізниця» та для широкого соціального і державного сектора економіки України.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.10 перейняти досвід Казахських залізниць по створенню нового проекту якості прально-прасувальних та вагономийних комплексів)

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.11 терміново, спільно з виробником (IBM), розробити план заходів щодо запобігання ризику раптового непрогнозованого виходу із ладу апаратно-програмного комплексу, що забезпечує АСУ вантажних та пасажирських перевезень, профінансувавши його у першочерговому порядку.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.12 призупинити виконання розпорядження Уряду від 30.09.2020 №1192-р відносно передачі частини спеціалізованої будівлі ГІОЦ (вул. Івана Франка, б. 21-23) як таке, що може причинити тяжкі для держави наслідки. Звернутись до Уряду України з обґрунтованим зверненням, щодо відміни цього розпорядження в частині будівлі ГІОЦ.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.13 розглянути відповідність займаній посаді директора з питань

інформаційних технологій АТ «Укрзалізниця» Резніка В.В., дії якого протирічать корпоративним інтересам товариства та створюють значні ризики для економіки держави та здійснити оптимізацію організаційної структури.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.14 провести аудит існуючих інформаційних систем з визначенням їх актуальності та подальшого розвитку.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.15 розробити та затвердити стратегію розвитку інформаційних технологій АТ «Укрзалізниця» на 3-5 років.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.16 побудувати та впровадити сервісну систему надання інформаційних послуг для пасажирів.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.17 впровадити проєктну систему керування розробками та впровадженням інформаційно-телекомунікаційних послуг.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.18 розробити та затвердити політику та регламенти щодо інформаційних технологій, а саме: політика інформаційної безпеки АТ «Укрзалізниця»; перелік критичних інформаційних систем та класифікація інформації в інформаційних системах за рівнем критичності; політика управління доступом до інформаційних ресурсів; система захисту інформації для критичних інформаційних систем; інші регламенти які повинна використовувати АТ «Укрзалізниця»;

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.19 перейти на єдину програмно-апаратну платформу для систем управління вантажними, пасажирськими перевезеннями та систем управління фінансами та ресурсами.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.20 зменшити вартість володіння інформаційної інфраструктури за рахунок використання хмарних технологій та зовнішніх каналів зв'язку, з відповідним рівнем інформаційної безпеки.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.21 створити резервний ЦОД для забезпечення безперервності функціонування оперативних інформаційних систем залізничного транспорту.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.22 впровадити систему моніторингу обчислювальних ресурсів.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.23 впровадити цифрові канали зв'язку.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.24 впровадити Єдину централізовану систему продажу квитків у далекому та приміському сполученні. (Першочергова потреба – перехід на Intel-платформу та модернізація касових терміналів (електронний касовий чек).

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.25 побудувати Єдину клієнт орієнтовну онлайн систему для вантажовідправників/вантажоотримувачів.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.26 впровадити Єдину централізовану автоматичну систему управління активами.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.27 Модернізувати програмно-апаратну платформу АСК ВП УЗ.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

9.28 Впровадити централізовану ERP систему.

Результати голосування:

«за» - 10

«проти» - 0

«утримався» - 0

10. Верховній Раді України:

10.1 В першочерговому порядку розглянути законопроект «Про залізничний транспорт України».

10.2 Наприкінці поточного року заслухати звіт Прем'єр-міністра України про результати проведеної роботи з реанімації АТ "УЗ" та кроки з розгортання його реформування.

11. Апарату Верховної Ради України довести до громадськості висновки і пропозиції ТСК, зокрема, опублікувати у парламентській газеті «Голос України».

12. Матеріали слідчої комісії передати до Офісу Генерального прокурора України для їх вивчення та відповідного реагування.

13. Звіт, висновки і пропозиції ТСК направити Президенту України, Прем'єр-Міністру України, Міністру інфраструктури України, АТ «Укрзалізниця».



ЕАС ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: ГРИШИНА ЮЛІЯ МИКОЛАЇВНА
Сертифікат: 2B6C7DF9A3891DA10400000005780B00B7582D02
Дійсний до: 31.03.2022 23:59:59

Апарат Верховної Ради України
№ 428д9/1-2021/237886 від 16.07.2021



590493